ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO

Ejemplar Nº

INFORME FINAL

CONCLUSIONES - FASE III

COMPONENTE INFANTERIA DE MARINA



1983

ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

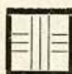
SECRETO

Ejemplar Nº

INFORME FINAL

CONCLUSIONES - FASE III

COMPONENTE INFANTERIA DE MARINA



1983



TEMARIO

CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

1. GENERALIDADES.
2. CRONOLOGIA GENERAL MALVINAS/TOAS.
3. CARACTERISTICAS GENERALES AREA OPERACIONES MALVINAS.
4. PLANEAMIENTO.
5. ORGANIZACION Y ESTABLECIMIENTO DE LA DEFENSA.
6. INTELIGENCIA.
7. ADIESTRAMIENTO.
8. LOGISTICA.
9. ARTILLERIA ANTIAEREA.
10. ARTILLERIA CAMPAÑA.
11. INGENIEROS ANFIBIOS.
12. AMETRALLADORAS 12,7.
13. DEFENSA AERODROMO BORBON.
14. DEFENSA GRYTVIKEN.



CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

GENERALIDADES

a) A nivel Estratégico Operacional.

Por tratarse de un trabajo de análisis integral, en el que intervienen equipos de trabajo de los tres componentes, las reflexiones de orden estratégico y el encuadre general de las operaciones detallado por el equipo naval, son comunes al correspondiente de Infantería de Marina.

Una vez finalizada la operación de conquista y ocupación de PUERTO ARGENTINO, las tropas que habían ejecutado la misma fueron replegadas al Continente el mismo día 2 de abril, quedando según las previsiones establecidas la dotación del APOSTADERO NAVAL MALVINAS y una fracción del BIM2 para dar seguridad al mismo (efectivos Sec. Tir.).

El 3 de abril el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (Gral. GARCIA) formuló al COMANDO DE OPERACIONES NAVALES un requerimiento de refuerzos de I.M. para ser enviados a las Islas con el objetivo de integrar la Defensa.

El refuerzo se concretó estableciendo la previsión del envío de 1 Batallón de I.M., reforzado con una Batería de Artillería de Campaña, Una Ca. de Ingenieros Anfibios y un Batallón Antiaéreo.

Posteriormente y ya en funcionamiento el Comando del Teatro de Operaciones (TOAS), se determina la necesidad de enviar a MALVINAS un Comando para hacerse cargo de la totalidad de las fuerzas de I.M. en las Islas para lo cual se mandó el correspondiente a la FAPA, como también el envío de elementos de servicios de apoyo de combate, y una Compañía de Ametralladoras 12,7, creada y adiestrada sobre la Compañía de P.M. del BICO en un cortísimo tiempo, para proporcionar defensa antihelicópteros a las Unidades de I.M. de Primera Línea.

Simultáneamente se adoptaron previsiones en la IGTF teniendo en cuenta las posibles capacidades del oponente colorado CHILE que motivó el desplazamiento de los BIM3 y 4.

El Comandante del TOAS designó como Reserva Estratégica Operacional a la Br. I.M. N°1.

Esta Fase se caracterizó por:

1°)- Un gran movimiento logístico desarrollado sobre la base de los elementos orgánicos existentes y el uso de los materiales y equipos disponibles en depósito. Por otro lado se puso en marcha el mecanismo del proceso logístico para la obtención, adquisición, almacenamiento y distribución de abastecimientos.

2°)- Falta un plan de campaña como continuación inmediata del correspondiente a la toma de las MALVINAS.

La DENAC 2/82 que se emite tarde, no se implementa inmediatamente con una DEMIL y con el correspondiente Plan de Campaña que determine claramente la misión, efectivos disponibles, despliegue, apoyos correspondientes, medidas de coordinación conjunta, etc.

3°)- Falta de aplicación de la doctrina conjunta que posibilita los aspectos fundamentales de la conducción, lo que ocasiona:

a) Durante este período el Comando del Teatro de Operaciones / Atlántico Sur no logró conducir ni controlar el despliegue para la MANIOBRA ESTRATEGICA OPERACIONAL.

b) En última instancia cada Fuerza decide que es lo que va a llevar a las Islas, que es lo que va a retener bajo su comando directo y cuando lo va a emplear.

b) A nivel Fuerzas Terrestres MLV.

1°)- La falta de una concentración Estratégica Operacional dirigida con unidad de acción, hizo que se fueran acumulando efectivos terrestres en MALVINAS sin conocimiento oportuno del Comando Terrestre de MALVINAS, ni del Comandante del TOAS.

Estos arribos descoordinados y en oportunidades no previstos, originó un plan de defensa que fue cambiado constantemente con la variación de efectivos.

2°)- No hay coordinación logística, ni de comunicaciones, ni de inteligencia, en oportunidades sólo se logra la coordinación conjunta bilateral.

ACLARACION:

El lapso que abarca este Estudio, desde el punto de vista de las operaciones terrestres no se puede limitar a lo ocurrido en la FASE III exclusivamente pues los hechos acaecidos en ella siguen sin solución de continuidad en la FASE IV donde sí se deben hacer consideraciones de otro carácter.

Por esta razón las conclusiones que aquí se extraen abarcan parte de lo ocurrido en la FASE siguiente.

FASE III

CRONOLOGIA PARTICULAR DE IM (03 APR al 01 MAY)

FECHA	N° Documento	ACONTECIMIENTO
03 APR	ØØ28	El Comandante del G.T. 60.1 impone el Mensaje Naval GFH 0-Ø3224Ø-"S" para JEMAYOAR, solicitando requerimientos de personal y material necesarios para sostén logístico y defensa de GRYTVIKEN.
	Ø165	El CON toma conocimiento que será designado Cte.TOAS.
04 APR	Ø167	Comienzan tareas de reconocimiento y organización de la defensa de GRYTVIKEN. Tarea que se desarrolló en forma constante hasta el 24 APR.
04 APR	Ø168	El COIM visita la FAI1 y le comunica a su Comandante su intención de trasladar el BIM5 a MLV para participar en las operaciones defensivas.
05 APR	Ø168	El COIM ordena a la FAI1 el inmediato traslado del BIM4 a RIO GRANDE, por modo aéreo.
05 APR Ø83Ø	Ø169	El Comando del BIAA recibe la orden de comenzar su alistamiento para trasladarse a MALVINAS.
05 APR Ø9ØØ	Ø169	La Jefatura de la Ca. de Ing. Anfibios recibe la orden verbal del Cdo. de la FAPA, de iniciar el alistamiento para ser trasladados a MALVINAS.
06 APR	Ø168	Se inicia el traslado del BIM4 a RIO GRANDE.
06 APR	Ø169	El Cte. de la APCA recibe la orden verbal del Cte. de FAPA, de destacar personal para refuerzo de la Ca. de Ingenieros Anfibios. Ese mismo día son destacados a PBE diez (10) Comandos Anfibios que viajan con diez (10) BB.TT. requeridos a igual efecto.
06 APR	Ø165	Esposición del Cte. del TOAS y del Cte. V Cuerpo Ejército al COMITE MILITAR. Concepto de maniobra. Capacidades y Limitaciones.





FECHA	N° Documento	ACONTECIMIENTO
07 APR	ØØ24	Arriba a MLV el CNIM MOEREMANS para asumir como Comandante de la Agrupación de I.M. MALVINAS. (COAGRUIMVINAS).
07 APR Ø9ØØ	Ø169	El BIAA comienza su traslado a MLV desde EPO en aviones C-130.
07 APR 15ØØ	ØØ24	Ceremonia de asunción del Gobernador Militar de las Islas MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR. El CON es designado Cte. del TOAS. Aproximadamente la mitad de la BRIG IX ha arribado a MLV.
07 APR	Ø167	La BRIM 1 recibe del Cdo. Superior una directiva verbal de alistamiento para su traslado a la IGTF.
07 APR	Ø168	El BIM4 asume Plan ZORRO en RN N°3.
07 APR	Ø168	Se traslada por modo aéreo a RIO GRANDE el E.M. de la FAI1.
07 APR al 10 APR	Ø169	Se realiza el traslado de la CKIA a MALVINAS por modo aéreo. Los abastecimientos son embarcados en el A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" el cual completa su carga el 070930 APR.
08 APR	Ø167	Se ordena el alistamiento de la Ba. "B" para ser destacada a MLV por modo aéreo.
	ØØ24	Primera Reunión del Gob. Militar con sus Ctes.Subord.
08 APR al 11 APR	Ø168	Se traslada por modo aéreo a MLV al BIM5 (659 h. y 80 Tn. de carga).
08 APR 17ØØ	Ø169	Se completa el traslado del BIAA con ocho (8) vuelos de C-130 (Se habían solicitado 14 vuelos).
09 APR	ØØ24	Arriba a MLV el Cte. del BIM5 y parte de su Unidad.
09 APR	ØØ24	COAGRUIMVINAS y COBIMCINCO analizan la distribución de Fuerzas en el Terreno.
09 APR	ØØ24	Se reconoce Península de la ARMADA para ser ocupada defensivamente por 1 Sec. Tir. BIM2.



FECHA	N° Documento	ACONTECIMIENTO
10 APR	Ø165	COATLANSUR decide el envío del submarino A.R.A. "SANTA FE" a GRYTVIKEN con un reducido refuerzo y con un Jefe de I.M. para constituirse como Comandante de la Isla SAN PEDRO.
10 APR	Ø168	Se traslada a RIO GRANDE por modo aéreo el 1er. escalón del BIM3 (250 h.).
10 APR	Ø167	El BICO recibe la orden de organizar y alistar una Ca. de Amet. 12,7 mm. (27 Amet.) sobre la base de la Ca. de PM perteneciente a esa Unidad.
10 APR	ØØ24	Durante todo el día el BIM5 desplegó en el terreno entre SAPPER HILL y TUMBLEDOWN.
11 APR	ØØ24	Primera reunión de Jefes de Logística de las 3 FF.AA. en MLV. A.R.A. adopta medidas para administrar su propia logística.
11 APR	Ø168	Se completa el traslado del BIM3 a RIO GRANDE por modo aéreo.
11 APR	Ø169	El Cte. APCA recibe la orden verbal de trasladar la Unidad a RIO GALLEGOS con material para operaciones terrestres.
11 APR	Ø169	Se conforma una Agrupación de Ingenieros (conjunta) ante la previsión del arribo de dos (2) Compañías de Ingenieros del EJERCITO ARGENTINO.
11 APR al 25 APR	Ø169	La Ca. de Ingenieros Anfibios es empleada según el sistema de asignación de AREA DE RESPONSABILIDAD siendo estas áreas las siguientes: a) Península del AEROPUERTO. b) Playas al E. de Pto. ARGENTINO. c) Playas al S. de Pto. ARGENTINO. Durante este período se instalan obstáculos de detección. Se cumplieron además las siguientes tareas: a) Preparación de voladuras en el puente FITZ-ROY. b) Preparación de voladuras en la pista y muelle de la Isla BORBON.



FECHA	N° Documento	ACONTECIMIENTO
12 APR	ØØ24	COATLANSUR concurre a una exposición sobre el Plan de Defensa en MOODY BROOK (Cdo. de la IX BRIG.).
12 APR	ØØ24	Se forma el SPAC a órdenes del CCIM ARENA.
12 APR	Ø167	Se alistó la Ba. "B" para marchar a CRV por modo terrestre. Inician el movimiento el 13Ø8ØØ APR.
12 APR	Ø168	Los BIM 3 y 4 ejecutan los reconocimientos en sus respectivas zonas de responsabilidad.
13 APR	ØØ24	Llega el General YOFRE y se hace cargo de las FF.TT.. El Gral. DAHER pasa a integrar el EM del Gral. MENENDEZ.
13 APR	Ø168	El Cdo. de FAI1 emite el Plan Esquemático ZORRO MODIFICADO.
13 APR	Ø169	De acuerdo a lo dispuesto por GFH 111813 "S"/APR de COIMFAMAR, la APCA es trasladada por modo aéreo a RIO GALLEGOS, arribando a medio día y siendo alojada en el cuartel del BICL.
13 APR al 28 MAY	Ø169	La APCA en RIO GALLEGOS cumple tareas de mantenimiento del adiestramiento y de patrullaje para la detección de posibles infiltrados en la zona.
14 APR	ØØ17	COATLANSUR emite la DIRECTIVA PARA EL EMPLEO DE LAS FUERZAS TERRESTRES EN EL TOAS (N° Ref. MTQ-68) y en ella la BRIM 1 es designada RESERVA ESTRATEGICA OPERACIONAL DEL TOAS (REOTOAS).
14 APR	Ø169	El BIAA recibe la misión de proveer defensa antiaérea al Pto. de Comando de las Fuerzas Terrestres, a las Baterías de artillería que estuviesen en las zonas cercanas y a la Reserva ubicada en las inmediaciones de Pto. ARGENTINO (Esta misión luego fue cambiada).



FECHA	Nº Documento	ACONTECIMIENTO
15 y 16 APR	Ø167	La Ca. de Amet. 12,7 mm. es destacada a MLV por modo aéreo. Idem la Secc. (-) BANTAM (Dos Gpos. Mis. Atan.). Por orden del COFUERIMVINAS, estas fracciones son empleadas de la siguiente manera: a) Una Secc. Amet. 12,7 mm. con el BIM5. b) Una Secc. Amet. 12,7 mm. con el RI25. c) Una Secc. Amet. 12,7 mm. con el RI7. d) Sec. (-) BANTAM con el BIM5.
16 APR	ØØ24	COAGRUIMVINAS concurre a MOODY BROOK para recibir la ORDEN DE OPERACIONES Nº 1/82 (DEFENSA) impartida por el Gral. YOFRE. A 2000 horas esta órden es impartida por COAGRUIMVINAS a los Comandantes y Jefes de I.M. subordinados.
16 APR	Ø354	Embarca en el submarino A.R.A. "SANTA FE" un Gpo. de refuerzo para GRYTVIKEN (20h.) La Unidad zarpa de MDP el 162300.
17 APR	ØØ24	Sec. del BIM2 que se encontraba en Pto. ARGENTINO desde el 02 APR ocupa posiciones en Península ARMADA.
17 APR	Ø167	Alistamiento de la BRIM 1 para su traslado a IGTF por modo aéreo y marítimo.
	ØØ24	Gpo. Ing.Anfibios preparan voladura puente FITZ ROY
18 APR	Ø169	Se comienza a construir y ocupar las posiciones de defensa antiaérea del BIAA.
19 APR	ØØ24	Arriba COARA a MLV. Concurre a una exposición en MOODY BROOK.
19 APR	Ø167	Traslado del 1er. escalón de la BIM 1 por modo marítimo a IGTF en el BDT A.R.A. "CABO SAN ANTONIO".
19 APR 1ØØØ	Ø167	El 1er. escalón de la Ba. "B" (piezas 1 y 6) es transportado a MLV desde CRV en C-130.





FECHA	Nº DOCUMENTO	ACONTECIMIENTO
20 APR	Ø167	Se adelanta a IGTF por modo aéreo el 2º Comandante del la BRIM 1 y personal del escalón adentado del Puesto de Comando
20 APR Ø9ØØ	Ø167	El 2º y 3er. escalón de la Ba. "B" es transportado a MLV desde CRV por modo aéreo.
21 APR	ØØ24	Arriba a MLV el Cte. en Jefe de la F.A.A.
22 APR	ØØ24	Arriba a MLV el Sr. Presidente de la Nación Gral. LEOPOLDO F. GALTIERI e inspecciona la zona de operaciones.
22 APR	ØØ24	Personal de AGRUIMVINAS comienza el censo de establecimientos ganaderos.
22 APR	Ø162	COAGRUNAVINAS solicita a COATLANSUR dos (2) Sec. Tir. (Ref.) con Gpos. Amet. y dos (2) Gpos. Cñ. S/R 105 mm, efecto apoyo despliegue Aviación Naval en MLV.
22 APR	Ø167	La Ba. "B" en A.D. del BIM5 efectúa tiros de reglaje sobre DIRECCION PRINCIPAL DE TIRO delante del CPC..
22 APR	Ø167	La BRIM 1 recibe del Cdo. Superior la DIRECTIVA PARA EL EMPLEO DE LA REOTOAS..
22 APR	Ø169	Finaliza la tarea de construcción y ocupación de las posiciones de defensa antiaérea del BIAA.
23 APR	ØØ24	COAGRUIMVINAS efectúa reconocimiento y censo en Is. BORBON. Pista apta para aviones T-34 y PUCARA.
23 APR	Ø167	La Ba. "B" efectúa tiros de reglaje sobre DIRECCION SECUNDARIA DE TIRO.
24 APR	Ø168 ØØ24	El Cdo. de FAI1 recibe órden telefónica del COIM de destacar una Ca. de Tir. del BIM3 a las Is. MALVINAS. Gpo. Ing. Anfibios preparan voladura pista de BORBON.
24 APR 15ØØ	Ø169	Ensayo General del PCDA y sectores de fuego Se practican procedimientos de ALARMAS antiaéreas y terrestres.
25 APR Ø1ØØ	Ø354 Ø362	Arriba el Submarino A.R.A. "SANTA FE" a GRYTVIKEN. Se procede a desembarcar el personal y material de refuerzo entre las 0100 y 0500 horas. A 0630 hs. comienza ataque ingles al A.R.A. "SANTA FE" y a posiciones en GRYTVIKEN. 1615 horas se produce la rendición.

FECHA	N° Documento	ACONTECIMIENTO
25 APR	ØØ24	Arriba a MLV la Ca. H(-) del BIM3 para ser destacada a Is. BORBON. COAGRUNAVINAS decide fraccionarla de la siguiente manera: 1) 1 Sec. (Ref.) a Is. BORBON. 2) 1 Sec. a CAMBER para contribuir en la defensa de la Península de la ARMADA.
25 APR	Ø169	A partir de esta fecha, fracciones de la CKIA son agregadas de la siguiente manera: a) 1° Sec. de Ing. Anfibios al BIM5. b) 2° Sec. de Ing. Anfibios al RI25 del E.A.. c) Equipo de Ing. Anfibios a la Ca. "H" del BIM3.
27 APR	ØØ24	Se destaca Sec. Tir.(-) Ref. a la Is. BORBON. El 30 APR es completada la Sec. con un (1) Gpo. Tir..
27 APR	Ø167	La Ba. "B" efectúa zafarrancho de combate ante posible infiltración enemiga mediante botes de goma. Se disparan tres (3) ráfagas.
27 APR 17ØØ	Ø169	Arriba a Pto. ARGENTINO el Alte. OTERO y se hace cargo del Componente Naval MALVINAS.
27 APR 19ØØ	Ø169	Primer día de oscurecimiento y toque de queda en Pto. ARGENTINO.
29 APR	Ø167	Traslado del 2° escalón de la BRIM 1 por modo marítimo a IGTF en el BDT A.R.A. "CABO SAN ANTONIO".
30 APR al 01 MAY	Ø167	Traslado por modo aéreo del resto de la BRIM 1 a IGTF.



DESPLIEGUE DE LA INFANTERIA DE MARINA A PARTIR DE LA SEGUNDA MITAD DE ABRIL

1 - En MALVINAS (Total 1660 hombres)

- Comando de Agrupación I.M.
- BIM5 (-).
- BIAA.
- CKIA (Ref. Con personal de APCA).
- SPAC (de BNIM).
- Sec. Tir. del BIM2.
- Ca. Amet. 12,7 del BICO (27 Amet.).
- Ba. Obús 105 del BIAC.
- Ca. del BIM3.
- Sec. Perros de Guerra (18 perros).
- Destacamento del BIC1 (3 CAA).
- 2 Grupos BANTAM.

2 - En GRYTVIKEN (Total 36 + 5 hombres de O.C. para servicios)

- 1 Sec. Tir. BIM 1 (-) Ref.

3 - Relevos y Refuerzo para GRYTVIKEN (Total 20 hombres)

- Personal de I.M. (9 hombres).
- Personal de O.C. para servicios (11 hombres).

4 - En IGTF (Total 3587 hombres)

- FUERZA DE I.M. Nº 1, a saber:
  - Cdo. FAI1.
  - BIM3 (-).
  - BIM4 (-).
  - BICL (-).
  - BIM5 (-) (Ba. Ob. 105 y Agrup. Serv.)

- BRIGADA DE I.M. Nº 1, a saber:
  - Cdo. BRN1.
  - BIM1 (-).
  - BIM2 (-).
  - BICO (-).
  - BIAC (-).
  - BIAL (-).
  - BIVH (-).
  - BIC1 (-).
  - Sec. Tir. BNIM.
  - Sec. Tir. FAPA.



5 - En RIO GALLEGOS (Total 520 hombres)

- Cdo FAI1 (-).
- BICL (-).
- APCA (-).

6 - En TRELEW (Total 23 hombres)

- BIM4 (-).

7 - En BATERIAS (Total 704 hombres)

- Cdo BRN1.
- BIM1 (-).
- BIM2 (-).
- BIAC (-).
- BICO (-).
- BIAL (-).

8 - En FAPA (Total 513 hombres)

- Cdo. FAPA.
- BIVH (-).
- BIC1 (-).
- APSC.

9 - En BNIM (Total 879 hombres)

- BNIM (-).

10 - En CIFIM (Total 1.345 hombres)

- Personal destacado en comisión al BATALLON SEGURIDAD DE LA BASE NAVAL PUERTO PELGRANO y a la ESSI a efectos de iniciar el adiestramiento de los Batallones de I.M. Nº 6 y 7 por si era necesario utilizarlos.



CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

CARACTERISTICA DEL AREA DE OPERACIONES

1 - CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. RELIEVE.
b. SUELO.
c. HIDROGRAFIA.
d. VEGETACION.

2 - METEOROLOGIA.

a. PRECIPITACIONES.
b. TEMPERATURA.
c. NIEBLAS Y NEBLINAS.
d. VIENTOS
e. NUBOSIDAD.
f. NEVADAS.
g. INFLUENCIA DE LOS FACTORES METEOROLOGICOS EN LA TRANSITA BILIDAD.
h. INFLUENCIA DE LOS FACTORES METEOROLOGICOS SOBRE LA TROPA.

3 - ASPECTOS TACTICOS DEL TERRENO Y TIEMPO.

4 - ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. RASGOS CRITICOS.
b. TERRENO LLAVE.
c. DIRECCIONES/AVENIDAS DE APROXIMACION.
d. OBSTACULOS.
e. CUBIERTAS Y ENCUBRIMIENTO.



CARACTERISTICAS DEL AREA DE OPERACIONES

1 - CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. RELIEVE.

Los Montes más importantes y sus correspondientes alturas, dentro de nuestra zona de acción son los que se detallan a continuación:

Mte. Kent	458 mts.
Mte. Challenger	330 mts.
Mte. Two Sister	270 mts.
Mte. Harriet	180 mts.
Mte. Tumbledown	210 mts.
Mte. Williams	180 mts.
Mte. Sapper Hill	135 mts.
Mte. Vernet	372 mts.
Mte. Twelve O'Clock	270 mts.

b. SUELO.

El suelo presenta en general una superposición de dos grupos de capas donde la inferior apoyada sobre roca firme es de textura pesada, impermeable y de alta plasticidad casi siempre de colores castaños, verdosos o azulados, la capa del paquete superior, contiene alto tenor orgánico, con humus crudo, son en la mayor parte de origen turboso.

Si bien la topografía no aparece con las alturas de gran magnitud y en general no parecieran ofrecer dificultades al desplazamiento, la naturaleza de los materiales turbosos, humosos y arcillosos de los suelos, de escasa consistencia y en parte impregnados de agua, hacen difícil la circulación fuera de los escasos caminos. Sobre todo se hace penoso para los vehículos pesados y aún a pié suele producirse el riesgo de hundirse en las zonas bajas e inundables. La construcción de posiciones pfrece dificultades a escasa distancia de la superficie por afloramiento de agua.



c. HIDROGRAFIA.

La zona se caracteriza por la presencia de gran cantidad de pequeñas corrientes superficiales, de corto recorrido.

El drenaje irregular forma una verdadera red hidrográfica de escaso caudal.

Las aguas estancadas forman normalmente lagunas y pantanos.

Rios permanentes: Moody Broock, Mullet Creeck y Murrel River (pueden ser considerados obstáculos importantes).

d. VEGETACION.

La vegetación espontánea es de tipo estepario, con ausencia de árboles naturales por factores tales como el viento temperatura y suelo. Los pocos árboles existentes se encuentran en lugares habitados.

2 - METEOROLOGIA.

a. PRECIPITACIONES.

Zona que se caracteriza fundamentalmente por poseer precipitaciones abundantes a lo largo de todo el año, causas que motivan una humedad excesiva y permanente, la cual oscila normalmente entre el 75 y el 90%, especialmente entre los meses de julio y noviembre.

En general las precipitaciones son de más de 70 mm. en los meses de Diciembre y Enero, disminuyendo a 35 mm. mensuales en los meses de septiembre y octubre (Ver Gráfico N° 1). Debe tenerse en cuenta que el mes de mayo es el que mayor porcentaje de días de lluvia tiene (22 días al mes aproximadamente).





b. TEMPERATURA.

La variaciones de temperatura a lo largo del año, son pequeñas ya que el clima es del tipo marítimo.

La media es de 9° C en el mes de enero y 3° C en el mes de julio, siendo la temperatura media anual de 5,5° C.

Debe tenerse en cuenta que las heladas son frecuentes en el invierno pero se producen también en forma aislada durante el verano, lo que indica que en cualquier época del año las temperaturas pueden ser inferiores al 0° C.

c. NIEBLAS Y NEBLINAS.

Las nieblas están uniformemente repartidas a lo largo de todo el año, con una frecuencia de 4/6 días al mes en los cuales es niebla muy cerrada y en grandes extensiones del terreno, especialmente en los meses de abril, mayo, junio, julio y agosto.

d. VIENTOS.

Los vientos más frecuentes en las Islas son los del Sector SW al NW con una media anual del 18% SW, 22% el W y 24% el NW.

La intensidad media de los vientos es de 25/30 Km/h.

Los vientos duros sobre todo los del SW son frecuentes. El porcentaje de temporales es del 10% a lo largo del año. Puede definirse que la zona general en las Islas es ventosa y medianamente tempestuosa.

e. NUBOSIDAD.

La característica predominante en cuanto a nubosidad, es la de cielo cubierto la mayor parte del año, encontrándose cielo despejado aproximadamente 20 días al año.

f. NEVADAS.

Aproximadamente se producen unas 55/60 nevadas anuales, las cuales permanecen poco tiempo en superficie ya que el suelo es muy húmedo.

g. INFLUENCIA DE LOS FACTORES METEOROLOGICOS EN LA TRANSITABILIDAD.

Por ser en general un terreno de turba y por las abundantes lluvias preponderantes en la zona y por ser los caminos en su mayoría de tierra, éstos se tornan intransitables, excepto para Infantería según se detalla:

- Intransitable: Vehículos a oruga pesados.
- Muy díficil tránsito: Vehículos a rueda con doble tracción.
- Difícil tránsito: Vehículo oruga livianos (SNOW TRACK - SENID TRACIO).

A campo traviesa el terreno es intransitable, excepto para vehículos especiales.

Observaciones:

En este Teatro de Operaciones, el desplazamiento en vehículos queda supeditado al estado de los caminos, lo que hace imprescindible el uso de helicópteros.

h. Influencia de los factores meteorológicos sobre la Tropa.

1) Las abundantes lluvias y el terreno turboso, hacen que las posiciones construídas tanto en las alturas y/o en los bajos, se inundan completamente y dificultan totalmente la estadía prolongada.

2) Por ser una zona con gran porcentaje de lluvias, vientos y humedad, el personal vive continuamente mojado, lo que hace necesario una mayor dedicación a la higiene y reposiciones de equipo con mayor asiduidad.

3) Al ser dificultoso el tránsito de vehículos y grandes las distancias a recorrer se hace muy difícil el abastecimiento de víveres y munición, lo que hace sentir inseguro al personal.



4) Al abundar los días neblinosos y las noches ser muy largas, afecta el descanso del personal aumentando el desgaste por la tensión, por el refuerzo de puestos de guardia, por el refuerzo de observadores etc.

5) Al existir nevadas intermitentes y si el personal no cuenta equipos adecuados, desmoraliza a la tropa por las bajas temperaturas que debe soportar y por obligar al cambio del enmascaramiento en forma contínua.

6) Para las armas de apoyo (morteros) se hace muy difícil el tiro ya que en la turba se entierran las placas con 3/4 tiros y sobre piedras se deteriora el material y se reduce notablemente la vida útil del arma, por la turba y el agua que aflora de la misma, es imposible hacer posiciones enterradas, lo que expone al personal a la acción del fuego enemigo.

7) La turba hace que los fuegos de las armas de apoyo del enemigo no sean tan eficaces pues el proyectil se entierra demasiado y la onda expansiva se proyecta hacia arriba en forma de cono absorbiendo la mayor parte de las esquirlas la misma turba.

8) Sin movilidad adecuada y dadas las características del arma se hace muy difícil los cambios de posición.

3 - ASPECTOS TACTICOS DEL TERRENO Y TIEMPO.

a. No se puede realizar posiciones adecuadas debido a la humedad del suelo, producto de las lluvias y chorrillos subterraneos (deben efectuarse tipo canaletas en las mismas para permitir su drenaje).

b. Se deben utilizar barretas para realizar posiciones por ser suelo mayormente rocoso.

c. Los pocos caminos existentes son transitables, no así a campo traviesa siendo necesario contar con vehículos especiales de tipo oruga liviano o de varias ruedas (SENID-TRACIO), reduciéndose la transitabilidad en las zonas rocosas.

d. Los arroyos y riachos son vadeables a pié.

e. El terreno dificulta la entrada y cambio de posición de las armas de artillería por lo blando del mismo.

f. En el caso de los morteros se entierra la placa base con cada disparo por lo que se debe realizar una cama de piedras, madera y tepes (No siendo siempre factible). La entrada en posición en zona rocosa provoca durante la ejecución sostenida del fuego, averías (roturas, torceduras, etc.) en dichas placas base.

g. La turba puede ser utilizada como combustible, enmascaramiento y construcción de posiciones.

h. El frío además de ser desmoralizador actúa negativamente en el mantenimiento de las pilas, ya sean comunes y/o de comunicaciones asimismo incide negativamente en los acumuladores ya que no contamos con acumuladores especiales.

i. Comunicaciones; las condiciones de propagación en las Islas no fueron óptimas, ya que la actividad solar incide sobre determinadas frecuencias y en este período los cambios de humedad y temperatura de las masas bajas de aire, que eran contínuas en la zona, afectaban los rendimientos, el hecho de que la gran densidad de la capa D de la atmósfera ocasionaba una gran absorción de la energía electromagnética y consecuentemente una gran atenuación en las ondas radioeléctricas. A pesar de todo se cumplió el principio que durante la noche se mejoraban las condiciones de propagación.

j. El cable de comunicaciones debe cambiarse con una frecuencia no mayor de 30 días, extremando la aislación en las empalmaduras.

k. Es necesario en forma permanente (en invierno), utilizar anticongelante en los radiadores.

l. Dado que en invierno las horas de luz se reducen solo a 7/8 horas se hace sumamente conveniente el uso de visores nocturnos

4 - ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. RASGOS CRITICOS.

b. TERRENO LLAVE.

c. DIRECCIONES/AV. DE APROXIMACION.

d. OBSTACULOS.

1) El tipo de suelo sumado a la sensible influencia de la meteorología, afectan la transitabilidad fuera de los caminos constituyéndose en obstáculo importante para el Apoyo Logístico de las fracciones en posición, la entrada y cambios de posición de las armas de apoyo y dificulta la construcción de posiciones defensivas para la Infantería.

2) El relieve de la zona caracterizado por lo pronunciado de las pendientes y las condiciones del suelo ya consideradas, limitan en forma gravitante los desplazamientos a todo terreno para vehículos y obligan a un gran esfuerzo a los desplazamientos de la Infantería.

3) La hidrografía no constituye un obstáculo natural importante

e. CUBIERTAS Y ENCUBRIMIENTO.

1) Contra las vistas

El relieve ondulado y la compartimentación del terreno favorece a quien ocupa los rasgos críticos.

Las hondonadas posibilitan los desplazamientos a cubierto de la observación terrestre por parte de la Infantería y el emplazamiento de las armas de apoyo, ello obliga al intenso empleo de observadores adelantados y el uso de adecuados medios de vigilancia y detección (radar contra infantería, telémetros laser, radares contramorteros, de contrabatería etc.).

El tipo de suelo, roca y turba, permite una adecuada mimetización contra las vistas aéreas y terrestres.

2) Contra el fuego

El relieve ondulado, las zonas rocosas, zanjas, cauces de chorrillos etc., proveen protección contra el fuego de las armas de infantería, con el inconveniente en el caso de las áereas rocosas de la acción de los rebotes y las esquirlas producidas por la rotura de piedras tipo lajas existentes.

3) La turba de por sí constituye una cubierta contra el fuego de artillería, bombas de aviación etc., debido a que por la penetración del proyectil y el cráter que forma, la misma absorbe la mayor parte de las esquirlas.

INFLUENCIA DE LOS FACTORES METEOROLOGICOS SOBRE LA TROPA.

1. Las abundantes lluvias y el terreno turboso, hacen que las posiciones construídas en las alturas y/o en los bajos se inunden completa y frecuentemente dificultando la estadía prolongada.

2. Por ser una zona con gran porcentaje de lluvias, vientos y humedad, el personal vive continuamente mojado, lo que hace necesario una mayor dedicación a la higiene y reposiciones de equipos con mayor asiduidad.

3. Al ser dificultoso el tránsito de vehículos y grandes las distancias a recorrer se hace muy difícil el abastecimiento de víveres y munición, lo que hace sentir inseguro al personal.

4. Al abundar los días neblinosos y las noches ser muy largas, se afecta el descanso del personal aumentando el desgaste por la tensión, por el refuerzo de puestos de guardia, por el refuerzo de observadores etc.

5. Al existir nevadas intermitentes, si el personal no cuenta con equipos adecuados, se desmoraliza a la tropa por las bajas temperaturas que debe soportar y por obligar al cambio del enmascaramiento en forma continua.

6. Para los morteros se hace muy difícil el tiro ya que en la turba se entierran las placas con 3/4 tiros y sobre piedras se deteriora el material y se reduce notablemente la vida útil del arma. Por la turba y el agua que aflora de la misma, es difícil hacer posiciones enterradas, lo que expone al personal a la acción del fuego enemigo.

7. La turba hace que los fuegos de las armas de apoyo del enemigo no sean tan eficaces pues el proyectil se entierra demasiado y la onda expansiva se proyecta hacia arriba en forma de cono absorbiendose la mayor parte de las esquirlas.

8. Sin movilidad adecuada y dadas las características del material se hace muy difícil los cambios de posición, de armas tipo mortero de 106,6.



INFLUENCIA DE LOS FACTORES METEOROLOGICOS EN LA TRANSITABILIDAD.

Por ser en general un terreno de turba y por las abundantes lluvias preponderantes en la zona y por ser los caminos en su mayoría de tierra, éstos se tornan de dificil transitabilidad excepto para Infantería según se detalla:

- Intransitable: Vehículos a oruga pesados.
- Difícil Tránsito: Vehículos a rueda con doble tracción y Vehículos a oruga livianos.

A campo traviesa el terreno es intransitable, excepto para vehículos especiales.

Observaciones:

En este Teatro de Operaciones, el desplazamiento en vehículos queda supeditado al estado de los caminos, lo que hace imprescindible el uso de helicópteros.





CARACTERISTICAS DEL TEATRO DE OPERACIONES

ALTURAS MAS IMPORTANTES Y DISTANCIAS A Pto. ARGENTINO

ACCIDENTE	ALTURA	DISTANCIA A PUERTO ARGENTINO
Mte. KENT	458 Mts.	17 Km.
Mte. CHALLENGER	350 Mts.	16,5 Km.
Mte. TWO SISTERS	270 Mts.	11,5 Km.
Mte. HARRIET	180 Mts.	10,5 Km.
Mte. TUMBLEDOWN	210 Mts.	7 Km.
Mte. WILLIAMS	180 Mts.	6 Km.
Mte. SAPPER HILL	135 Mts.	2,5 Km.
Mte. VERNET	372 Mts.	7,5 Km.
Mte. TWELVE O'CLOCK	270 Mts.	15 Km.



CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

1 - PLANEAMIENTO.

a. Plan Esquemático N° 1 "S" COATLANSUR.

1. El formato del Plan Esquemático responde en general a los lineamientos reglamentarios vigentes, no así su contenido que es una mezcla de Plan Esquemático y Plan de Campaña/ Orden de Operaciones.

2. El Plan emitido no origina planes contribuyentes de los Cdos. Subordinados. Por otra parte no se emiten, ni como medida de coordinación, órdenes al respecto.

3. La expresión "capacidades retenidas" que figura en el plan esquemático, no existe en el proceso de planificación vigente en la Armada, dado que presupone la eliminación de otras capacidades del enemigo, transformando indirectamente el proceso en un enunciado de intenciones.

4. En la capacidad 2 se aprecia que indirectamente se cae en intenciones, al precisar con exceso de detalle el "donde" y el "como".

5. En el párrafo 3 el Plan General del Comandante (Resolución y Concepto de la Operación) carece de la claridad para imponer a los comandos subordinados cual es el concepto del comandante, de como se ejecutarán las operaciones y cual es el conjunto de tareas a desarrollar. Por tal causa posteriormente de debió emitir un documento complementario denominado "DIRECTIVA PARA EL EMPLEO DE LAS FUERZAS TERRESTRES EN EL TOAS" con lo que se resolvió parcialmente la antedicha omisión.



6 - En el párrafo 3 se enuncian operaciones componentes que en realidad son "requerimientos subsidiarios", por cuanto dichas operaciones no impone obtener un resultado definido, sobre objetivo material alguno.

7 - Se incluye dentro de lo que en el plan denominan operaciones componentes, tareas particulares para el Comando Militar Malvinas. Además de tratarse de un párrafo que doctrinariamente no puede estar incluido dentro de las operaciones componentes, adolece de los siguientes errores conceptuales:

1) Se asignan tareas a un denominado Comando Militar Malvinas que en el párrafo organización aparece como Comando de la Guarnición Militar Malvinas cuando doctrinariamente se aprecia, hubiera correspondido haber designado un COMANDO CONJUNTO SUBORDINADO MALVINAS de acuerdo a las prescripciones y alcances establecidos en la publicación PCOO-01 DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA..

2) Se imponen tareas de detalle a las agrupaciones de las tres Fuerzas Armadas, cuando hubiese correspondido dar una directiva general al comando conjunto al cual estaban subordinados.

8 - En el subpárrafo 3 c "INSTRUCCIONES DE COORDINACION" que doctrinariamente debió llamarse "COORDINACION CON OTRAS FUERZAS", está incluida la jurisdicción del Teatro de Operaciones Atlántico Sur cuyos límites son confusos y de difícil interpretación.

9 - Los errores registrados en el párrafo 3 pueden ser considerados como un factor generador de múltiples errores subsiguientes, en las relaciones de comando, en el empleo de los medios y fundamentalmente en la anarquía que existió a nivel conjunto en el Teatro de Operaciones Malvinas.





10 - El párrafo 4 Logística, es pobre, incompleto y no dejó entrever como se va a resolver una actividad tan compleja en el nivel conjunto, dejando en manos de cada fuerza la solución del problema sin líneas directrices para su cumplimiento.

11 - Se incluye dentro de la organización y se hacen previsiones superficiales de empleo en el párrafo 3 de la Reserva Estratégica Militar.

12 - En el anexo organización figura como Comandante Naval Isla GEORGIAS DEL SUR el oficial destacado en GRYTVIKEN, cuando hubiera correspondido designar al oficial destacado en LEITH por ser más antiguo.

13 - Se hace referencia al cumplimiento de una directiva de contrainteligencia de la A.R.A. emitida en 1981 en la que se incluyen a otras FF.AA..

Dadas las características particulares de la operación y la complejidad de la misma por tratarse de una acción conjunta, era pertinente producir una directiva de contrainteligencia para esta operación en particular y no señalar las similares de otras Fuerzas por cuanto se desconocía si existían y si eran adecuadas a esa operación.

14 - En el anexo Inteligencia se refiere al Plan de Colección como un documento que será emitido en otra oportunidad.

Cabe señalar que el plan de colección que contiene los EEI que van surgiendo desde los prolegómenos de la planificación, los responsables de su búsqueda y fechas de entrega, no puede ser omitido en este plan, base de las planificaciones de los escalones de comando subordinado.



15 - El plan carece totalmente de información del enemigo y hace referencia a <u>información base</u> en forma superficial y a las apreciaciones e informes periódicos de Inteligencia de las respectivas fuerzas, por lo que se puede colegir que no se cumplió con el ciclo de la Inteligencia y en especial no hubo una adecauda diseminación ni previsiones de búsqueda.

16 - Se omite por conocido, las características del teatro de operaciones. Del análisis efectuado se ha podido comprobar que el conocimiento del Teatro Malvinas era pobre y la información parcial y no compatibilizada entre las tres fuerzas.

17 - Figura como centro de interpretación de imágenes en operaciones el de la Base Naval Puerto Belgrano pero no existe ningún tipo de coordinación con la F.A.A. quién desarrolló la actividad más importante en este aspecto.





CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

b. ORDEN DE OPERACIONES N° 1/82 (DEFENSA) del Cdo. Agr. Ej. MALVINAS.

Las conclusiones que se enuncian a continuación han sido elaboradas sobre la base de este único documento disponible, emitido por el Comando de la Agrupación Ejército Malvinas (Cdo. Br. X - Gral. JOFRE) el día 151200 APR 82. Se ignora la existencia de otras órdenes a este nivel o en el correspondiente al Comando de Guarnición Militar Malvinas. Al respecto de esto último, se ha solicitado información al COMANDO EN JEFE DEL EJERCITO y aún no ha sido satisfecha.

1 - La determinación de capacidades del enemigo previendo un asalto anfibio con oposición, exclusivamente en inmediaciones de Puerto Argentino (contrariamente a la doctrina anfibia inglesa), condicionó la concepción de la maniobra a una defensa de zona sobre la base de puntos fuertes, y cuyo esfuerzo principal se volcaba sobre las inmediaciones de dicho Puerto.

2 - La concepción de la maniobra defensiva señalada, no fué modificada posteriormente pese a lo ordenado por el Comandante del Teatro, en su "Directiva, para el empleo de las Fuerzas Terrestres en el TOAS" en la que se indicaba "EL ESFUERZO PRINCIPAL DE LA DEFENSA ESTARA ORIENTADO EN LA ISLA SOLEDAD AL NORESTE DE BRETON LOCH Y NORTE DE BAHIA CHOISEUL SOUND".

3 - Durante el transcurso de la organización de la Defensa se fueron incrementando los efectivos no previstos inicialmente pese a lo cual, el dispositivo no fué modificado, y las unidades a medida que llegaban eran fraccionadas para reforzar las unidades de primera línea.





4 - El dispositivo defensivo no contempló la ocupación del rasgo crítico más importante existente en proximidades de Puerto Argentino (MONTE KENT), pese a enunciarse una capacidad del enemigo que incluía acciones desde la dirección general OESTE - ESTE (MONTE ESTANCIA - MONTE KENT).

5 - La orden de operaciones del Cdo. Agrupación E.A. MALVINAS, no define la zona de responsabilidad que le compete al Comandante de la Guarnición Militar Malvinas.

6 - Se aprecia que el dimensionamiento de la Reserva, es reducido y no está de acuerdo con la magnitud de la amenaza que se desprende de las capacidades del enemigo, y no cumple además, con la previsión que impone el Plan Esquemático de constituir una fuerte reserva, en aptitud de incidir con celeridad sobre los diferentes sectores en que se articulará la defensa.

7 - Del concepto de la Reserva, se aprecian las siguientes fallas:

a. Errónea ubicación de la Zona de Reunión de la reserva, al estar fuera del sistema de defensa antiaérea del dispositivo defensivo, y no haberle asignado protección antiaérea alguna.

b. Los probables lugares de empleo de la Reserva condicionados casi exclusivamente a una acción del enemigo desde el E./S..

8 - No se cumplió la previsión indicada en la Directiva para el empleo de las Fuerzas Terrestres en el TOAS de ocupar militarmente todos los establecimientos rurales, para controlar y contrarrestar las acciones de la Población Civil.



2. ORGANIZACION DE LA DEFENSA.

a. Hechos.

1) El dispositivo defensivo fue conformado con criterio de ocupación de puntos fuertes dentro del Campo Principal de Combate y pequeñas patrullas destacadas como avanzadas delante del CPC. El día 24 de abril se ordena ocupar la posición en forma definitiva, se terminan los fuegos de reglajes transformándose el sistema defensivo en un ente absolutamente estático.

DEL COMANDANTE DEL BIM5 - PUBLICACION INTERNA Ø168.

2) Dispositivo defensivo: En general la opinión es unánime en el sentido que la posición fué ocupada en forma muy temprana lo que produjo un desgaste anticipado y extremadamente alto en el personal.

DEL COMANDANTE DEL BICO PUBLICACION INTERNA Ø167

3) Todas las Fuerzas estacionadas en las Islas MALVINAS fueron condenadas a una casi absoluta inmovilidad.
Las fuerzas eran estáticas y estaban agotadas por los bombardeos, la falta de víveres y el frío.

DEL COMANDANTE DEL BIM5 - PUBLICACION INTERNA Ø167.

4) Las fuerzas obedecían a un dispositivo contra ASALTO ANFIBIO y no se modificó el mismo. Fueron necesariamente distribuídas y no siempre en lugares estratégicos, tales los casos de BAHIA FOX y HOWARD (RI8 y RI5) y en el sector que se consideraba más fuerte (PUERTO ARGENTINO) sólo tres Unidades entraron en forma sucesiva en combate.

DEL COMANDANTE DEL BIM5 - PUBLICACION INTERNA Ø168.

5) Propuse que se modificara el dispositivo para afrontar el ataque del OESTE, tampoco dió resultado, pues estaban honestamente convencidos que lo más peligroso era el DESEMBARCO anfibio y con helicópteros, esto fué incluso hasta dos días antes del ataque final e incluso habiéndolos con

...///2.-



vencido que la dirección Oeste del ataque principal sería sobre mi sector, se me agranda dicho sector y debo solucionar el evento sobre la marcha empeñando mi reserva.

Muchas otras proposiciones y consideraciones hice, sin resultado positivo, como por ejemplo adelantar la artillería para paliar las diferencias de alcances, redistribuir fuerzas etc., todo fué inútil, (la idea obsesiva era el ASALTO ANFIBIO (nunca se produjo) cambiar posiciones teniendo como PIVOTE MONTE KENT, tampoco dió resultado, es más se abandonó este monte para reforzar tardíamente en DARWIN, dejando en manos del enemigo el Punto llave, (desde él observaban nuestras posiciones y/o cada vez que el gobernador salía de su casa).

DEL COMANDANTE DEL BIM5 - PUBLICACION INTERNA COAC Ø167.

6) No hubo ninguna acción de engaño, la única que se ejecutó el BIM5 con múltiples posiciones simuladas y suplementarias.

COMANDANTE DEL BIM5 - PUBLICACION INTERNA COAC Ø168.

7) En el aspecto de la organización operativa, se apreció que había una debilidad derivada de la carencia de armas antiaéreas y otras aptas para enfrentar la modalidad del uso intensivo de helitransportes que podía hacer el enemigo en la retaguardia de las fuerzas propias.
Esto se aplicaba particularmente al BIM5, que estaba demasiado alejado del sistema de defensa antiaérea y a cuya retaguardia había un sector cubierto por una Unidad del Ejército.

INFORME COIM - PUBLICACION INTERNA COAC Ø166.

8) Total falta de capacidad de respuesta al bombardeo naval del dispositivo defensivo

INFORME DEL COMANDANTE DEL BIM5 - INFORME COAC Ø168.

9) Antes de implementarse un procedimiento local de descanso, el personal permaneció un prolongado período en la posición ya que la carencia de infraestructura adecuada impidió esta actividad.
Cuando se pudo imponer una secuencia, las comodidades fueron sumamente escasas y se redujeron: a la posibilidad de que el hombre descansara.
La falta de transporte obligaba a prolongadas, minuciosas y engorrosas coordinaciones.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BIM5 - INFORME COAC Ø168.

10) Con respecto al dispositivo defensivo en sí, de las manifestaciones del personal participante y del referido análisis efectuado con los elementos de juicio disponibles podrían efectuarse las siguientes consideraciones:

a) Defensa improvisada, desorganizada y desarrollada por un conglomerado de Unidades de distintas procedencias, sin el equipamiento y adiestramiento requeridos. Hubiese sido preferible asignar la misión a una única gran Unidad de Combate o batalla, dotada de los refuerzos necesarios.

b) Carencia de conducción unificada; cada fuerza en gran medida se manejaba a través de su Comando orgánico en el continente. Se evidencia una gran incapacidad de de actuar en operaciones de carácter conjunto, motivada en gran medida a la primacía de intereses personales de las fuerzas por sobre los intereses de conjunto.

c) Dispositivo extremadamente estático y rígido carente de movilidad y flexibilidad. Este aspecto es criticado por los Oficiales Ingleses, según manifestaciones de personal tomado prisionero.

d) Dispositivo vulnerable con gran concentración de efectivos en PUERTO ARGENTINO. Para defensa de los posibles lugares de desembarco y en el terreno intermedio hasta los objetivos finales.



e) CONCLUSIONES:

1) Las características del terreno, la insuficiente disponibilidad de medios de movilidad en particular helicópteros, y la concepción de una defensa basada en una capacidad del enemigo que debía desembarcar por superficie o helitransportados por el Sur o el Norte, y que no fue modificada a pesar de los indicios que la situación sugería, condenó al sistema defensivo a una organización poco flexible y con escasa capacidad de incidir ante cualquier penetración del enemigo.

2) Las acciones desarrolladas luego de la recuperación del ARCHIPIELAGO (Operación Rosario), consistentes en el desplazamiento en muy corto tiempo por modo aéreo con medios de la F.A.A., de unidades, con asiento en distintos puntos geográficos del país con sus bagajes y abastecimientos para sumarse a la defensa, evidencia en la A.R.A. un elevado nivel de alistamiento para el combate.

3) La prolongada permanencia en las posiciones, las severas condiciones meteorológicas, el agotamiento producido por el intermitente bombardeo naval sobre las posiciones, las tareas agotadoras consecuencia de la falta de medios de T.M. obligó a los Jefes de Unidad y de Subunidad de Combate a un importante esfuerzo de conducción para mantener al personal en aceptables condiciones físicas y morales para el combate.

4) Pese a las condiciones adversas de terreno y tiempo, las unidades de 1ra. línea de la A.R.A. desarrollaron ingeniosamente un trabajo de fortificaciones y reforzamiento del terreno, llegando a disponer en algunos casos de comodidades para dormir y baños, en la búsqueda de preservar la moral, la higiene y el estado sanitario del personal como también la preservación de las armas y su munición.



5) No fué considerado por el Comando de la Agrupación E.A. MALVINAS dentro de los objetivos vitales de la Defensa Aa la prioridad de protección de los medios de helitransporte, como forma de asegurar la movilidad y empleo de la reserva disponible para incidir en los lugares que las exigencias de la situación así lo imponía.-

6) La defensa fue (resultó) improvisada, desorganizada y desarrollada por un conglomerado de unidades de distintas procedencias sin el equipamiento y adiestramiento requeridos.

7) La estructura de comando de la Defensa, careció de conducción conjunta , dado que cada fuerza en menor o mayor medida, se manejaba a través de su comando orgánico en el continente.

8) No existió un plan de campaña como continuación inmediata del correspondiente a la toma de MLV, la DENAC 2/82 que se emite tarde, no se implementa inmediatamente con una DEMIL y con el correspondiente plan de campaña que determinen claramente la misión, efectivos disponibles, despliegue, apoyos, medidas de coordinación conjunta, etc..

9) No se aplicaron las previsiones de doctrina conjunta señalados en la publicación DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA, en oportunidades esta falta fué suplida por la buena voluntad bilateral, en otros casos la mala fé o desconfianza entre fuerzas, condicionó negativamente la conducción del teatro.

10) La falta de coordinaciones a nivel Estratégico Operacional hizo que se fueran acumulando efectivos de las tres fuerzas en las Islas y que no existieron medidas de coordinación de Inteligencia, Logísticas y de Comunicaciones.



5) No fué considerado por el Comando de la Agrupación E.A MALVINAS dentro de los objetivos vitales de la Defensa la prioridad de protección de los medios de helitransporte, como forma de asegurar la movilidad y empleo de la reserva disponible para incidir en los lugares que las experiencias de la situación así lo imponía.

6) La defensa resultó improvisada, desorganizada y desarrollada por un conglomerado de unidades de distintas procedencias sin el equipamiento y adiestramiento requeridos.

7) La estructura de comando de la Defensa, careció de conducción unificada, dado que cada fuerza en menor o mayor medida, se manejaba a través de su comando orgánico en el continente.

8) No existió un plan de campaña como continuación inmediata del correspondiente a la toma de MLV, la DENAC 2/82 que se emite tarde, no se implementa inmediatamente con una DEMIL y con el correspondiente plan de campaña que determinen claramente la misión, efectivos disponibles, despliegue, apoyos, medidas de coordinación conjunta, etc..

9) No se aplicaron las previsiones de doctrina conjunta señalados en la publicación DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA, en oportunidades esta falta fué suplida por la buena voluntad bilateral, en otros casos la mala fé o desconfianza entre fuerzas, condicionó negativamente la conducción del teatro.

10) La falta de coordinaciones a nivel Estratégico Operacional hizo que se fueran acumulando efectivos de las tres fuerzas en las Islas y que no existieron medidas de coordinación de Inteligencia, Logística y de Comunicaciones.

RODOLFO O. TETTAMANTI
CAPITAN DE NAVIO



3. INTELIGENCIA.

a. Hechos.

1) A nivel de las propias fuerzas, se aprecia que en algunas circunstancias, no hubo oportuna difusión ni reactualización de las capacidades del enemigo.
La fracción propia destacada en Malvinas no recibió información/Inteligencia básica sobre el enemigo, por ejemplo:

a) Uniforme que usaba.
b) Tipo de helicópteros.
c) Identificación de siluetas de aeronaves.
d) Forma de operar/procedimientos de combate.
e) Armamento y material que poseía.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BIM2 - PUBLICACION INTERNA COAC Ø167.

2) Se ignora cuales eran las posibilidades propias, pero sí hubo inteligencia, nunca les llegó a las Subunidades.
Toda la información que se poseía provenía de las radios fundamentalmente radio CARVE o radios chilenas, ya que las radios Argentinas no se escuchaban y la radio de MALVINAS hacía la mayoría de las transmisiones en inglés.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BICO - PUBLICACION INTERNA COAC Ø167.

3) La inteligencia propia fué escasa pudiéndose comprobar posteriormente que los informes de Inteligencia diarios suponían la ejecución de hechos no reales y/o inexactos llegando a producir en algunas oportunidades disminución en la moral de la propia tropa, ya que otorgaba al enemigo capacidades inexistentes, por el contrario adolecían de información de hecho que la propia tropa vivía en distintas zonas del frente.

INFORME DEL COMANDANTE DE LA COMPAÑIA DE INGENIEROS ANFIBIOS - PUBLICACION INTERNA COAC Ø169.

...///2.-



4) Durante las operaciones posteriores a la operación ROSARIO realizadas en las ISLAS MALVINAS por la fracción destacada por esta unidad se observaron las siguientes errores:

- Falta de cartografía adecuada para todos los integrantes de las patrullas, lo que se hizo más notable ante la necesidad de fraccionarse por exigencias propias de las misiones a cumplir y, aún más, por la acción del enemigo, que provocó casos de aislamiento individual.
- Falta de información aerofotográfica actualizada sobre la situación del enemigo.

INFORME DEL COMANDANTE DE LA APCA - PUBLICACION INTERNA COAC Ø169.

5) Desde el punto de vista de las Comunicaciones, la propia tropa carecía casi por completo de inteligencia del oponente.
Se desconoce cuanto conocía el mismo de nuestros sistemas.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BATALLON DE COMUNICACIONES N° 1 PUBLICACION INTERNA COAC Ø169.

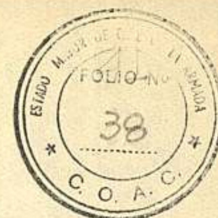
6) No existió inteligencia, los órganos de búsqueda no fueron empleados en oportunidad.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BIM5 - PUBLICACION INTERNA COAC Ø168.

7) Es de hacer notar que ningún Jefe de REGIMIENTO pasaba información de combate fidedigna, tampoco sabían distribuir blancos y mucho menos reglar fuegos de artillería.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BIM5 - PUBLICACION INTERNA COAC Ø168.

...///3.-



8) La inteligencia obtenida del Continente fué inoportuna, falta de realidad y en muchos casos era solo información sin procesar.
La obtenida en el Teatro de Operaciones fué escasa por no disponer de personal especializado en el tema, lo cual obligó a depender de la evaluación que proporcionaba el Ejército, con serias limitaciones.

INFORME DEL COMANDANTE COAGRUNAVINAS - PUBLICACION INTERNA COAC Ø169.

9) Cuando la existencia de los británicos fué una realidad, el conocimiento de la situación era más un ejercicio de adivinanza que un análisis serio de apreciación, las fuentes que se disponían eran muy poco confiables.

INFORME PERSONAL COATLANSUR - PUBLICACION INTERNA COAC Ø165.

10) La inteligencia operativa en estos días (10 al 12 de abril) empezamos a preocuparnos por los problemas de inteligencia. Ya esto había sido una de las cosas que habíamos analizado en el grupo de trabajo con el Gral. GARCIA y el Brig. PLESSEL.
Los Ingleses tienen muchos medios y bases dispersas en el Mundo. Razonablemente el grueso vendría desde el Atlántico Norte, pero también podrían llegar desde el Sur por el Pacífico o desde el Este vía la ruta del Cabo. Habíamos pensado que esa debía ser una tarea conjunta, del E.M. Conjunto.
En la práctica el Servicio de Inteligencia Naval asumió esta tarea y con bastante eficiencia.

INFORME PERSONAL COATLANSUR - PUBLICACION INTERNA Ø165.



11) En ningún momento el Jefe de Ca. recibió ningún tipo de información respecto a actividades del enemigo ó cualquier otro tipo de información de inteligencia contribuyente para adoptar ó modificar el esquema defensivo o requerir elementos acordes al accionar probable del enemigo sobre su posición. Tampoco se contaba con fotografía ó dibujos tendientes a facilitar el reconocimiento de aeronaves, uniformes, armamento, buques, etc. del enemigo.

b) CONCLUSIONES DE INTELIGENCIA.

1) La falta de un órgano de inteligencia conjunto a nivel del Teatro motivó que no existiera un fluido nexo entre el Comando de Tropas Malvinas y el Continente, lo que llevó a que la inteligencia táctica se manejara en forma independiente y la Estratégica Operacional debió redoblar sus esfuerzos para poder apreciar la situación.

2) A falta de adecuada diseminación de la información por los órganos de inteligencia propios, se recurrió en muchos casos a la provista por radios extranjeras, con las implicancias que ello significa en cuanto a deformaciones de la realidad e incidencias en el plano de la moral y acción psicológica.

3) No se distribuyó a las unidades el mínimo de información a nivel táctico ni se ejecutaron los patrullados de exploración suficientes para la obtención de información en contacto que sirviera a los fines de las previsiones de la defensa.

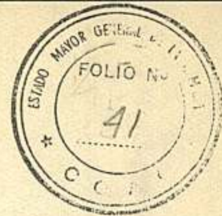
4) No existieron circuitos radioeléctricos entre el comando superior y las unidades de combate dentro de la Isla, para difundir informes periódicos y actualizaciones de la situación.

5) Se desconocía en todos los niveles operativos, de las características, del enemigo, forma de combate, armamento, capacidades diurnas y nocturnas, forma de apoyo de fuego, sistema logístico etc.

...///5.-



6) Es evidente el desconocimiento de la naturaleza del trabajo de inteligencia de combate, de su carácter cíclico, de la importancia de la búsqueda de información, de la oportuna difusión,etc.; hay una evidente inexperiencia la que transforma el tema en una omisión que no reemplaza ninguna otra acción.



4. <u>ADIESTRAMIENTO</u>.

a. Hechos.

1) Había falta de confianza en el personal (de Cuadros Propios) por cuanto eran concientes de las propias limitaciones:

a. Había cuadros que hacía dos (2) años que no lanzaban un misil (lo impide la escasa asignación anual).
b. Existía conciencia del escaso adiestramiento nocturno propio.
c. Personal de Cuadros se quejó que en seis (6) ó siete (7) años de la Armada siempre actuaban como subinstructores de tiro de los Conscriptos pero ellos casi nunca tiraban (ni con fusil, ni con granada, ni lanzacohetes, etc.).
d. Falta de acostumbramiento a las bajas temperaturas.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BICO - PUBLICACION INTERNA Ø167

2) El personal adiestrado, reaccionaba de forma diferente ante/las distintas situaciones bajo las presiones del combate, a las cuales no ha sido sometido durante la instrucción.
Falta instrucción nocturna y bajo distintas condiciones meteorológicas.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BICO - PUBLICACION INTERNA Ø167

3) a) Virtudes.
En comparación con los otros elementos/Fuerzas terrestres del Teatro de Operaciones, se notó una sensible superioridad general desde el punto de vista del poder combativo de la I.M., atribuible al conocimiento y empleo de procedimientos tácticos y técnicos fundamentalmente relativos a la organización del terreno, coordinación y ejecución de los propios fuegos, empleo de las comunicaciones y de apoyo logístico. Estos aspectos como así también los relativos en Conducción, fueron resaltados en conversaciones posteriores mantenidas con el enemigo.

...///2.-

b) Defectos.
Falta de acabados procedimientos para la conducción en actividades de combate nocturno, fundamentalmente respecto a técnicas del tiro, desplazamientos, familiarización a la obscuridad, y medidas de coordinación necesarias que surgen de una experiencia dada por un adiestramiento profundo y circunstancias reales.

4) Asimismo previo el embarco de la Unidad, se recibió material de distinto items, que si bien eran similares a los de uso en la Agrupación se hacía necesario una puesta a punto o familiarización con el mismo por parte del usuario que no se cumplió, aumentando las posibilidades de fallas y el no obtener el máximo rendimiento del mismo, tal es el caso de botes de goma y motores fuera de borda.

INFORME COMANDANTE APCA - PUBLICACION INTERNA Ø169.

5) Excelente comportamiento personal, asimilando constantemente la situación con un alto espíritu de sacrificio en todos los niveles. En lo que se refiere al adiestramiento hubo una gradual y rápida adaptación al trabajo con medio de combate real habiendo obtenido muy buen rendimiento.

INFORME JEFE Ca. ING. ANFIBIOS - PUBLICACION INTERNA Ø169

6) GEORGIAS EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO. Tanto en adiestramiento individual como de conjunto, el nivel era mínimo para el tipo de operación que se debió ejecutar.

INFORME DEL COMANDANTE DEL BIM1 - PUBL. INT. Ø167.

7) Instrucción Individual.
Se advirtieron algunas deficiencias al respecto, en lo que hace al combate defensivo, las que fueron subsanándose con el tiempo mediante reuniones con los cuadros o recomendaciones y/o directivas emitidas en cada caso, entre las cuales se observaron:



Enmascaramiento de las posiciones.
Enmascaramiento individual.
Construcción de posiciones.
Empleo del armamento en la defensa.
Sectores de observación y blanco.

INFORME JEFE Ca. BIM3 - PUBLICACION INTERNA Ø292.

b) CONCLUSIONES.

1) Las actividades propias de las unidades en tiempo de paz (desfiles, servidumbre no operativa, mantenimiento y limpieza de cuartel. Etc.) realizados durante el transcurso del tiempo, ha desdibujado el perfil de los cuadros y oficiales de todos los niveles y todas las especialidades, sobre la necesidad y exigencias que requiere el combatiente en las actividades más importantes que hacen a esa función, que son; el adiestramiento en armas, físico y de combate.

2) Las limitaciones de carácter económicos que la situación del país impone, no deben incidir en las necesidades operativas de las unidades, las que justifican todos los gastos para poder alcanzar el máximo nivel de adiestramiento de oficiales, cuadros y tropas, como asimismo la seguridad del funcionamiento correcto de los medios, las armas y sistemas de armas sin excepción.

3) La capacidad de combate nocturno no fué la adecuada a las necesidades que la guerra moderna impone; se evidenciaron fallas en la detección de movimientos del enemigo (caso BORBON), tiro en condiciones de escasa visibilidad, disponibilidad y uso de medios ópticos de visión nocturna, combate en la obscuridad en condiciones meteorológicas desfavorables (lluvia, niebla, frío etc.), conducción en actividades de combate nocturno y desplazamiento y familiarización con baja visibilidad.



4) En lo sucesivo, cuando se asignen tareas a fracciones independientes, debe ser considerado el nivel de instrucción del personal que la compone, y las características personales del Jefe de la misma.



5. LOGISTICA.

a. UU SPAC.

1) Hecho.

La unidad de Servicio para Apoyo de Combate fue conformada, para recibir, almacenar, transportar y distribuir los abastecimientos destinados a los efectivos enviados a MLV pero dado que debió apoyar a otros elementos de la Armada y fracciones del E.A. en particular clase I. (víveres), su dimensionamiento no fue el estrictamente suficiente, para el cumplimiento del total de las tareas.

2) CONCLUSIONES.

La organización logística establecida en el Teatro de Operaciones MLV por el Comandante de la Agrupación Ejército, no satisfizo a las necesidades de las unidades de combate componentes, por lo cual los SPAC enviados por la A.R.A. para atender las necesidades logísticas de sus unidades y dimensionadas para tal fin, debieron colaborar con dicha fuerza redoblando sus esfuerzos en apoyo de aquellos, particularmente en clase I.

b. CLASE I.

1) Hechos.

a) Clase I: La ración de combate posee escasas calorías.
Informe Cte, BICO Ø167.

b) Clase I: Las raciones "C" no son aptas para la zona debido a su falta de calorías.
Informe Cte. BIAL Ø167.

c) La ración CHARLIE DEBE SER DE VOLUMEN REDUCIDO.Inf. Cte. BIAC Ø167.

d) Las raciones de combate utilizadas por la APCA durante sus misiones detrás de las líneas enemigas, no resultaron adecuadas por su excesivo volumen y escaso contenido calórico.
Informe Cte. APCA Ø169.

e) La ración "C" alcanzaba únicamente para un almuerzo y un desayuno (Debe ser más reducida).
Informe Cte. FAI1 Ø168.

...///2.-



2) CONCLUSIONES:

a) La ración de combate (Ración C) vigente en la Armada no es apta para ser utilizada en áreas geográficas donde predominan muy bajas temperaturas, por su insuficiente contenido calórico con relación a las necesidades de las tropas de combate.

b) Los alimentos que conforman la ración de combate, impone a la misma un excesivo volumen, que incide en forma determinante en su transporte, especialmente para fracciones, y/o efectivos que deben cumplir misiones prolongadas y con características de autosuficientes.

c. TRANSPORTE MOTOR.

1) Hechos.

a) "Al no disponerse de medios prácticamente todos los movimientos eran a pié, los pocos vehículos y/o helicópteros eran insuficientes y si bien se pudo acudir a la incautación, sólo se hizo en forma parcial e ineficiente. Si a ello sumamos la destrucción de helicópteros por no adoptar medidas adecuadas de protección y/o puesta en fuera de servicio de los vehículos por Ataques/ bombardeos y/o averías por mal uso y/o falta de repuestos para reparar los mismos. Llegamos casi al fin de las Operaciones con un Item tan necesario casi en su agotamiento, debiendo el personal combatiente cumplir tareas realmente agotadoras que solo una elevada moral en el caso del BATALLON impidió que se arribara a resultados más que negativos".
Informe Cte. BIM5 Ø168.

b) "Debido a la mala transitabilidad del terreno se adoptó la decisión de destacar pocos vehículos pesados, destinados fundamentalmente a desplazar cargas dentro de la ciudad y sobre los dos caminos. Esta decisión, muy crítica en su momento, se evidenció razonable ya que los vehículos no se pudieron usar fuera de las calles y caminos. El haber mandado un número mayor no hubiera solucionado ningún problema operativo y sí aumentado el botín inglés".
Informe Cte. I.M. Ø166.



c) "Clase II Transporte Motor. Debido al tipo de terreno y a las inclemencias climatológicas, el mantenimiento y operación de los vehículos con que contaba la Unidad fue extremadamente difícil surgiendo como conclusión la inoperancia de los actuales vehículos con que cuenta la Infantería de Marina para este Teatro de Operaciones, siendo imprescindible la previsión de empleo de vehículos livianos a oruga y helicópteros".
Informe J. Ca. Ing. Anfibios Ø169.

d) "Tracción Terrestre: El parque automotor adelantado a MLV fue deficitario en cantidad dado las limitaciones para el transporte de vehículos. No obstante ello el parque automotor disponible no respondía a las características del terreno en la zona de operaciones. Independientemente de los vehículos trasladados por las Unidades detectadas este comando los reforzó con:

- 1 Camión Cisterna.
- 3 Camiones 2½ Tn.
- 2 Veh. Volvo Cciones".

Informe COIM Ø166

e) "Durante toda la campaña se careció de los elementos que llegaban a satisfacer los requerimientos mínimos en este sentido, tanto para los movimientos de personal como los abastecimientos.
Las condiciones del terreno impusieron condicionamientos serios aún a los vehículos 4x4 siendo lo único apto el helicóptero o los vehículos Snow Cat de carga de cuya versión militar el enemigo hizo profuso empleo.
Las penurias en este EFLO, fueron una verdadera pesadilla y nunca se logró una capacidad adecuada a la situación.
Las camionetas 4x4 son decididamente inútiles en el terreno del teatro o similar.
Los camiones tampoco fueron adecuados.".
Informe Cte. BIM5 Ø168.



f) "Las penurias en este EFLO fueron una verdadera pesadilla y nunca se logró una capacidad adecuada a la situación.".
Informe del Cte. BIM5 Ø168.

b. 1) CONCLUSIONES.

a) El parque automotor asignado a las Fuerzas de I.M. fue inadecuado y deficitario, este hecho al que no podía darse solución por no contar la I.M. con vehículos apropiados para este tipo de terreno, se vió agravado por la dificultad de hacer llegar medios de transporte motor por vía marítima.

b) El parque automotor estaba restringido su uso al área urbana creando un serio inconveniente a las unidades destinadas fuera de la ciudad, debiendo ejecutar el transporte de abastecimientos y material a cargo del personal en condiciones penosas.

c) No se hizo empleo oportuno del medio marítimo a través de buques de transportes navales o buques mercantes para proveer los medios de TM indispensables para resolver los problemas de transporte a las necesidades de conjunto.

d) Ante las difíciles características del terreno no se adquirieron y/o requisaron los medios adecuados para resolver el problema operativo con medios aptos para tal fin (vehículos Land-Rover. Citroen. etc.).

6. BATALLON ANTIAEREO.

a. Situación previa, orden para el desplazamiento y alistamiento de la Unidad.

A. Hecho:

1) Situación al 04 de abril de 1982:

a) La Unidad como integrante de la F.T.N° 2 se encontraba realizando tareas de adiestramiento en Lucha Contra la Subversión a los efectos de alcanzar los niveles fijados por el Comando Superior.

b) Los Apuntadores-Guiadores de la Batería Mililes "TIGERCAT" no poseían ningún nivel de adiestramiento dado que nunca habían lanzado los misiles que estipula la reglamentación, por carecer la Armada de los blancos aéreos telecontrolados desde el año 1979.

c) La Batería Cañones Hispano Suiza, disponía del 60% de apuntadores nuevos que nunca habían rendido las condiciones durante el año 1981 alcanzando el nivel aceptable de adiestramiento.

d) La Primera Tanda Clase 1963, había sido incorporada a la Unidad el 29 de marzo y se encontraba recibiendo el adiestramiento mínimo.

e) La Unidad no había iniciado su adiestramiento anual específico de Defensa Antiaérea.

f) Incompleto cubrimiento en personal de Cuadros (50% de apuntadores/JJ Pieza H.S. y 10% del Gpo. Observadores Aéreos).

2) El día 05 de abril de 1892 el Comando de la Unidad, recibe la órden de comenzar su alistamiento para trasladarse a las Islas Malvinas por modo aéreo.



Se requirió la misión a cumplir, pero el Comando Superior desconocía la tarea concreta que se le iba a encomendar a la unidad por lo tanto el Comando del Batallón asumió la máxima compatible con el material y medios que disponía.

En Base a esto se organizó el planeamiento para transportar por vía aérea a toda la Unidad.

B. Conclusiones:

1) Si bien se da por sentado que cuando es empeñada una unidad antiaérea, en la generalidad de los casos será para el cumplimiento de su misión específica (proveer defensa antiaérea), el conocimiento de esto por sí solo resulta insuficiente para la adopción de adecuadas previsiones de empleo.

   Al respecto, el dimensionamiento y despliegue de medios de artillería antiaérea, es el resultado de una apreciación de requerimientos acordes con los objetivos vitales a defender, el valor asignado a cada uno de ellos, la efectividad pretendida de la defensa antiaérea y las características de la amenaza aérea.

   El desconocimiento de las posibles tareas a cumplir por el Batallón Antiaéreo al momento de ser destacado hace suponer que no existió la antedicha apreciación de requerimientos por parte del Comando Superior responsable de la DEFENSA AEREA en MALVINAS y esto vulneró el principio de economía de fuerzas.

   (Ejemplo: Defensa antiaérea BASE NAVAL RIO GRANDE).

2) Ante la ausencia de directivas concretas sobre la misión a cumplir por la Unidad, se considera acertada la resolución adoptada por el Comando del Batallón de asumir el empeñamiento de la totalidad de su capacidad operativa. (Cabe aclarar que la máxima



capacidad operativa de la Unidad podía proveer hasta tres (3) defensas antiaéreas simples de zonas vitales y que por planes en vigor se contemplaba su empleo en la BARD o en la BNPB y BACE).

b. Transporte de la Unidad por Vía Aérea.

A. Hecho.

El transporte de la Unidad a Malvinas se efectuó entre el 07 y 08 APR desde la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA hasta el aeropuerto de Puerto Argentino.

Dada la forma de transporte, en el planeamiento, primó el criterio de llevar lo estrictamente necesario como para cumplir con la misión dada las limitaciones propias de los medios aéreos y la poca disponibilidad de aviones. Sobre catorce vuelos necesarios y solicitados, para transportar a la Unidad, sólo se efectuaron ocho, en forma irregular, compartidos con otras Unidades de I.M. y sin cumplir con un programa de vuelos, por lo que fue necesario a último momento, modificar el plan de embarco y solicitar el traslado de camiones por vía marítima, a los efectos de contar en la Isla con material para transporte de munición y remolque de artillería. Por orden superior no se embarcaron dichos camiones.

La Unidad embarcó en aviones hercules solo cuatro Land Rover y tres camionetas Dodge 3/4, no siendo factible embarcar los camiones por razones de espacio y vuelos disponibles.

B. Conclusiones.

1) La falta inicial de un programa de vuelos y de prioridades de carga de las UU. de I.M. dificultaron el embarco y produjeron los siguientes inconvenientes:

a) Improvisación de los elementos a cargar al no poder cumplirse el plan de embarco por variación de aviones disponibles y cambio en los horarios de vuelo.



b) Interferencias y variaciones del plan de embarco original, al agregarse fracciones y material de otras Unidades.

2) Las limitaciones de transporte aéreo y marítimo impuestos a la Unidad motivaron que los vehículos orgánicos trasladados resultaran insuficientes en calidad y cantidad. Los medios de transporte motor de una Unidad de artillería antiaérea son una parte componente e indivisible de los sistemas de armas y el no contar con ellos atenta contra la efectividad, la confiabilidad y la flexibilidad en el empleo de los mismos.

(Los vehículos transportados fueron aproximadamente un 20% de los orgánicos de la Unidad y esto ocasionó demoras para la entrada en posición de los montajes y dificultades en el apoyo logístico).

c. Arribo a Puerto Argentino y Despliegue del Material Antiaéreo.

A. Hecho.

1) El 08 de abril la Unidad completó su arribo a Puerto Argentino. Mantuvo a su material y munición en un lugar cercano a la Torre de Control del Aeropuerto, y su personal fué alojado transitoriamente en unos polvorines abandonados, aproximadamente unos tres kilómetros del aeródromo.

La Unidad permaneció en ese lugar a la espera de órdenes.

El día 14 de abril se recibe la misión de proveer defensa Antiaérea al Puesto de Comando de las Fuerzas Terrestres que operaban en Malvinas, a las Baterías de Artillería que estuviesen en las zonas cercanas y a la Reserva ubicada en las inmediaciones de Puerto Argentino. (Esta misión luego fué cambiada). Se procedió a efectuar el planeamiento de la Defensa Antiaérea pero por no contarse con inteligencia de la amenaza aérea se debió recurrir al JANE'S de Aeronaves, Revista Internacional de Defensa y otros artículos, sobre técnicas y tácticas de ataque de los aviones SEA HARRIER.



El día 18 de abril se comienza a ocupar las posiciones de defensa antiaérea, finalizándose dicha tarea el día 22 de abril. Es de destacar que la Unidad tardó 5 días en ocupar sus posiciones por los siguientes inconvenientes:

1) Falta de vehículos pesados para remolque de los cañones y para el transporte de su munición y pertrechos.

2) Características propias del terreno (turbales), lo que dificultaba la entrada en posición y el acceso a esos lugares.

3) La Unidad disponía para su entrada en posición únicamente de cuatro Land Rover y dos camionetas Dodge, ya que la otra debió ser subordinada al Batallón de I.M. N° 5. Por otra parte, de los cuatro Land Rover disponibles el día 20 de abril, dos sufrieron averías que no fué factible reparar por falta de repuestos, hasta mucho tiempo después.

Mientras las armas de artillería ocupaban sus posiciones, el Puesto de Comando de Defensa Antiaérea del Batallón hacía lo propio en una escuela ubicada en Puerto Argentino. El día 24 de abril se realiza una práctica general de la defensa a los efectos de probar los sistemas de comunicaciones, los sistemas de alarma y el grado de alistamiento del Material de Artillería.

A Puerto Argentino llegaron además efectivos del GADA 601 de Mar del Plata, con material de HISPANO SUIZA, OERLIKON CONTRAVES, ROLAND y TIGERCAT, sumándose al personal existente de la FUERZA AEREA que disponía de una Batería de SUPER-FLEDER-MAUS (un director de tiro y dos cañones de 35 mm. bitubos) y ocho Cañones RHEIMETAL de 20 mm. bitubos.

2) El día 12 de abril el Comandante del TOAS emite el PLAN ESQUEMATICO N° 1/82 "S" - COATLANSUR y del mismo en lo que a defensa antiaérea se refiere, se ordena lo siguiente:

a) Párrafo 3.b) Agrupación Fuerza Aérea MALVINAS: "(3) Coordinará y ejecutará la defensa aérea local con los medios disponibles".

b) Párrafo 3.c) Agrupación A.R.A. MALVINAS: "(2) (d) Complementará, con el Batallón de Artillería Antiaérea, la defensa aérea local".

3) El día 16 de abril el Comandante de la Agrupación Ejército Malvinas imparte la ORDEN DE OPERACIONES N° 1/82 (DEFENSA) y de la misma en lo que al Batallón Antiaéreo interesa, se desprende lo siguiente:

a) Párrafo 1.b.3)"El componente terrestre se ha constituido con elementos del Ejército, de la Fuerza Aérea y de la Infantería de Marina, estos últimos asignados al Cdo. Agr. Ejército MALVINAS".

b) Párrafo 3.f. RI25 "3) Defenderá el sector asignado con el agregado de 2 Sec. Tir./RI Mec. 6, 1 Sub. FAA y elementos ADA/FAA".

c) Anexo 1 (Organización para el Combate). En su punto "5. A disposición del Cte. Agr. Ejército MALVINAS" se detalla al GADA 601 (+) y al Batallón Antiaéreo (BADA/IM).

d) Anexo 5 (Plan de Defensa Aérea): Contempla la defensa antiaérea de la agrupación Ejército MALVINAS (puntos vitales y elementos operacionales) y circunscribe el problema al GADA 601 exclusivamente sin tener en cuenta al resto de Unidades y Subunidades antiaéreas de la A.R.A. y de la F.A.A. presentes en Pto. ARGENTINO.

4) No se tiene conocimiento de la existencia de otros planes u órdenes sobre defensa aérea que hayan emanado del Comando de la Guarnición Militar Malvinas o del Comando de la Agrupación Fuerza Aérea Malvinas.

5) Unidades Antiaéreas de las 3 FF.AA. destacadas a Pto. ARGENTINO y objetivos asignados descentralizadamente (Ver Gráfico N° 1 - DEFENSA ANTIAEREA DE PUERTO ARGENTINO)

A.R.A.	E.A.	F.A.A.
BATALLON ANTIAEREO -) 3 U.L.TIGERCAT -)12 Cñ. H.S. 30 mm. OBJETIVO: 1. 1ra. Misión: 1) PC MALVINAS 2) Pos. de Art. inmediaciones de Pto. Argentino 3) Reserv. en inmediaciones de Pto. Argentino 2. 2da. Misión: 1) Radar F.A.A. 2) PC MALVINAS	GADA 601 -) 1 Sist. ROLAND -) 2 U.L. TIGERCAT -) 5 Sist.SKYGUARD -) 8 Cñ. H.S. 30 mm. OBJETIVO: 1) Refuerzo aeródromo. 2) Posiciones GA3 3) PC MALVINAS 4) Zona Reserv. HELOS.	ESCUADRON Art. Aa. -) 1 SUPERFLEDERMAUS -) 8 RHEIMETAL 20 mm. OBJETIVO: Aeródromo de Pto. Argentino.

B. Conclusiones:

1) Se desconoce el requerimiento de medios antiaéreos efectuado por el Comandante del TOM y la urgencia de los mismos, pero se aprecia que la premura con que es destacado el Batallón Antiaéreo no condice con el tiempo que transcurre (6 días) desde su arribo a Pto. ARGENTINO hasta que le es impuesta una misión (luego cambiada) con objetivos materiales a defender no adecuadamente valorados en relación con otros objetivos vitales.

2) Se aprecia que el desplazamiento y empeñamiento en MLV de Unidades de defensa antiaérea u organizaciones similares de las tres (3) FF.AA. se efectuó descoordinadamente y sin responder a un análisis cualitativo de los objetivos vitales a defender y su relación con la AMENAZA AEREA.



3) Se vulnera el pricipio de unidad de Comando al no designar un Comandante de DA (Conjunto) quien por autoridad delegada del Comandante Superior (Guarnición Malvinas) debería haber asumido el problema de la defensa antiaérea en forma integral y efectuado el correspondiente planeamiento, valorización de objetivos, distribución de medios y todas las medidas y procedimientos conducentes al Comando y control del sistema defensivo.

Lo antedicho, se aprecia que hubiera evitado los siguientes errores o desaciertos:

a) Conducción descentralizada y una consecuente estructura inicial de defensa antiaérea desintegrada por discriminación y desinteligencias entre FF.AA..

b) Inadecuada valorización de objetivos vitales (Prioridades de D.A.).

c) Inadecuada adjudicaciones de medios (cantidad y calidad) y de esfuerzos sobre los objetivos vitales a defender.

d. Control Centralizado de la A.D.A.

A. <u>Hecho</u>.

1) Para el control de la A.D.A., el Comando de Batallón sugirió a los demás elementos de AA, de las otras Fuerzas, la constitución de un Puesto de Comando Centralizado, como única solución factible para evitar serios problemas de coordinación y fundamentalmente doctrinarios que ya se habían detectado con Oficiales de la FUERZA AEREA, que pretendían formar un Centro de Coordinación de Fuegos, sin contar con los elementos de comunicaciones tácticas necesarias, ni con personal idóneo para hacerlo, y fundamentalmente sin doctrina de utilización y conducción de Armas de Artillería en general (Artillería Terrestre y Antiaérea).

El Comando del Batallón, adoptó el criterio de no llevar a cabo ese proyecto, e instaló un Puesto de Comando separado del CIC (Central de Informaciones de Combate) cercano, y con comunicaciones permanentes.

2) El tiempo y la experiencia demostraron que éste fué el criterio acertado y que la única forma de conducir la A.D.A., es en forma centralizada en sus órganos de Comando y Control, cumpliéndose la descentralización en la ejecución de los fuegos.

La unidad asumió por lo tanto, una vez aceptada la proposición efectuada, la responsabilidad de la operación del PCDA. En él se encontraba un representante del EJERCITO en forma permanente y un representante de la FUERZA AEREA. Estos Oficiales, utilizaban la información que se recibía analizaban y evaluaban en el Puesto de Comando y posteriormente tomaban sus propias resoluciones e impartían órdenes a sus armas de defensa antiaérea, quedando las armas del Batallón a órdenes de un Oficial de la Unidad para su utilización.

B. Conclusiones:

1) La sugerencia de integración de un solo PCDA efectuada por el Batallón Antiaéreo y su posterior accionar para este logro, permitió cubrir una severa falla en la coordinación y control del sistema antiaéreo.

FOLIO Nº 58 ESTADO MAYOR ... ARMADA C.O.A.C.

UNIDADES ANTIAEREAS DE LAS TRES FUERZAS ARMADAS DESTACADAS EN PUERTO ARGENTINO Y OBJETIVOS ASIGNADOS.

A.R.A.	E.A.	F.A.A
BATALLON ANTIAEREO -) 3 U.L. TIGERCAT -) 12 Cñ. H.S. 30 mm. OBJETIVO: 1. 1ra. Misión: 1) PC MALVINAS 2) Pos. de Art. inmediaciones de Pto. Argentino 3) Reserva en inmediaciones de Pto. Argentino 2. 2da. Misión: 1) Radar F.A.A. 2) PC MALVINAS	GADA 601 -) 1 Sist. ROLAND -) 2 U.L. TIGERCAT -) 5 Sist. SKYGUARD -) 8 Cñ. H.S. 30 mm. OBJETIVO: 1) Refuerzo aerodromo 2) Posiciones GA3 3) PC MALVINAS 4) Zona Reserv. HELOS	ESCUADRON Art. Aa. -) 1 SUPERFLEDERMAUS -) 8 RHEIMETAL 20 mm. OBJETIVO: Aeródromo de Puerto Argentino

TOTAL DE ARMAS:

-) 1 Sist. ROLAND (Guiado automático)
-) 5 U.L. TIGERCAT (Guiado manual)
-) 20 Cñ. H.S. 30 mm. (puntería visual)
-) 24 Cñ. 35 mm. (puntería automática)
-) 16 Cñ. 20 mm. (puntería visual)

AGREGADO N°

DEFENSA ANTIAEREA DE PUERTO ARGENTINO

GRAFICO Nº 1

E 1:25000

SIII

⑧

PUERTO ARGENTINO

①

②

SI

SII

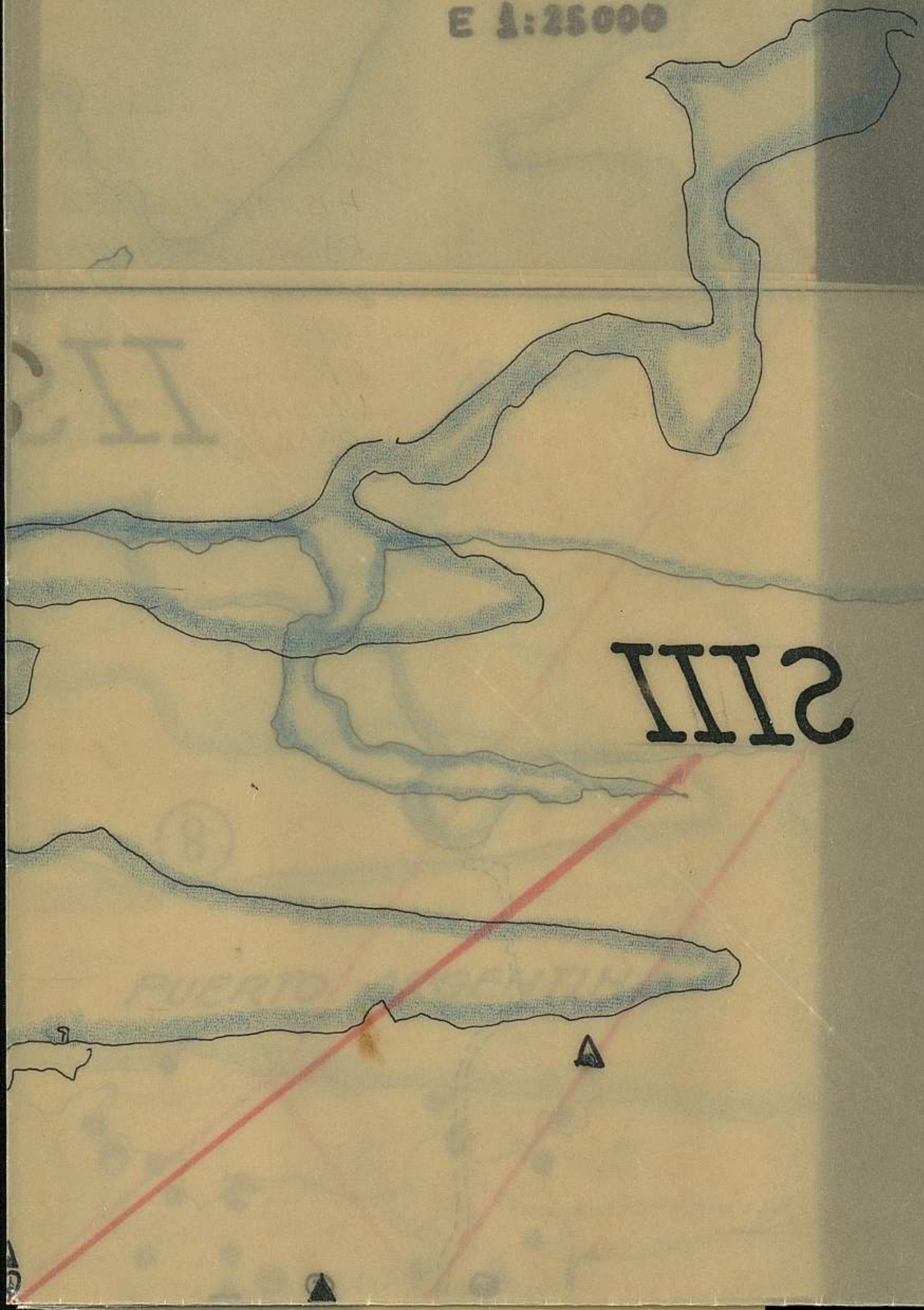
REFERENCIAS

- RHEIMETAL DE 20 mm (FA)
- HISPANO SUIZA 30 mm (BIAA)
- RADAR DE VIGILANCIA (EJ FA)
- OERLIKON CONTRAVES DE 35 mm (EJERCITO)
- SUPER FLEDERMAUS
- UNIDAD DE LANZAMIENTO TIGER CAT (EJ)
- UNIDAD DE LANZAMIENTO TIGER CAT (BIAA)
- ROLAND
- ① POSICION INICIAL
- ② POSICION FINAL
- ⑧ 8 HISPANO SUIZA (EA)

AGREGADO N°

ANTIAEREA DE

GRAFICO




FOLIO
C. O

7. Batería "B" del Batallón de Artillería de Campaña Nº 1.

a. Situación previa, alistamiento de la Sub-unidad y desplazamiento a MALVINAS.

A. Hecho:

El día 8 de abril de 1982 la Batería "B"/BIAC que se encontraba en la zona de BATERIAS realizando el primer tiro de escuela a nivel Sub-unidad, recibe la orden de comenzar su alistamiento para ser destacada al Sur por modo aéreo.

Posteriormente, el día 12 de abril se le ordena al C[illegible]o del BIAC:

"Destacar una Ba. de obuses 105 mm a 6 piezas con 6 vehículos Tractores de 3/4 Tn. por modo terrestre a la ciudad de Comodoro Rivadavia para ser trasladada desde ese lugar por modo aéreo a las Islas MALVINAS".

Es designada la Batería "B" y esta Sub-unidad inicia el movimiento terrestre hacia Comodoro Rivadavia el 130800 APR 82 con el personal y medios siguientes:

1) Personal

- Oficiales: 4 (Cuatro).
- SS/CP: 5 (Cinco).
- CI/CS 8 (Ocho).
- CONS. 59 (Cincuenta y Nueve).

El siguiente personal de cuadros tenía experiencia en su puesto de Combate:

Jefe de Batería.
Observador Adelantado.
Calculista dibujante.
Jefe Grupo Comunicaciones.
Jefe Grupo Tracción Terrestre.
Jefe de Pieza Base.

No así, el Jefe de CDF, el Oficial de Ba, el encargado de la Ba y los Cinco (5) Jefes de piezas restantes; lo que hace una veteranía menor del 50 %.



2) Medios
   - 6 Obuses OTTO MELARA 105/14.
   - 6 Camiones DODGE 3/4 Ton. como vehículos tractores.
   - 2 Calculadoras programables: TI 59 y TRS 80.
   - 1 Telémetro Laser LP3.
   - Material de comunicaciones con TMD (Sistema de ligazón de datos con memoria)
   - Equipo individual para cada hombre, completo.
   - Armamento individual para cada hombre, más una ametralladora MAG, y un lanzacohétes 3,5 pulgadas.

B. Conclusiones:

1) Se aprecia que el nivel de adiestramiento general e individual de la Batería al momento de ser destacada era deficitario, pues la misma había realizado un solo tiro de escuela y el personal de Cuadros veterano era inferior al 50%.

2) No se completan los efectivos de la Batería de acuerdo al MOERCIM (0-5-5-8-69) y la misma es destacada con un (1) Oficial observador adelantado y diez (10) Conscriptos en menos. Esto posteriormente motivó una menor capacidad en la dirección y control de los fuegos (había un solo observador adelantado) y un pedido de refuerzos para la defensa inmediata de la posición.

3) La Batería es destacada sin sus vehículos orgánicos de 2,5 Tn. para remolque de las piezas. Las camionetas DODGE 3/4 Tn. llevadas en reemplazo de los citados camiones, resultaron inadecuadas por lo siguiente:
   a) Escasa capacidad de transporte de munición, la que se transformaba en nula en el caso de tener que transportarse a las respectivas dotaciones de las piezas.

   b) Transitabilidad nula a campo traviesa. Su uso debió limitarse a los caminos exclusivamente.

b. Arribo a Puerto Argentino y ocupación de la posición defensiva.



A. Hecho:

Entre los días 19 y 20 de abril la Batería es transportada en tres escalones por modo aéreo desde Comodoro Rivadavia a Puerto Argentino.

El día 20 de abril el Jefe de Batería recibe la orden de de apoyar por el fuego el sector de responsabilidad del BIM5, ocupando posición en una zona ya determinada por el Comando de ese Batallón.

Efectuados los reconocimientos, se selecciona una posición desplazada unos 300 mts. del lugar originalmente ordenado, para evitar que la misma se encontrase en un posible corredor aéreo (Ver AGREGADOS Nº).

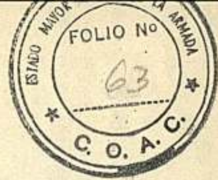
Ante necesidades tácticas del Batallón, la batería debe cubrir una dirección principal al 4370- y una secundaria al 3100- por lo que se la divide en dos secciones de 3 piezas cada una cubriendo dichas direcciones.

En los días 22 y 23 de abril la Batería realiza reglajes delante del C.P.C. en las direcciones principal y secundaria.

En los días subsiguientes con el apoyo de Ingenieros Anfibios se continúa con el mejoramiento de la posición y la construcción de obras de fortificación. Asimismo se construye una posición simulada de Artillería.

B. Conclusiones:

1) Se aprecia como muy acertada la selección de la posición de la Batería. Su ubicación prácticamente sobre un chorrillo, las adecuadas medidas de enmascaramiento y la construcción de una posición simulada, permitieron que la misma no fuese localizada, hasta prácticamente la finalización de la batalla.



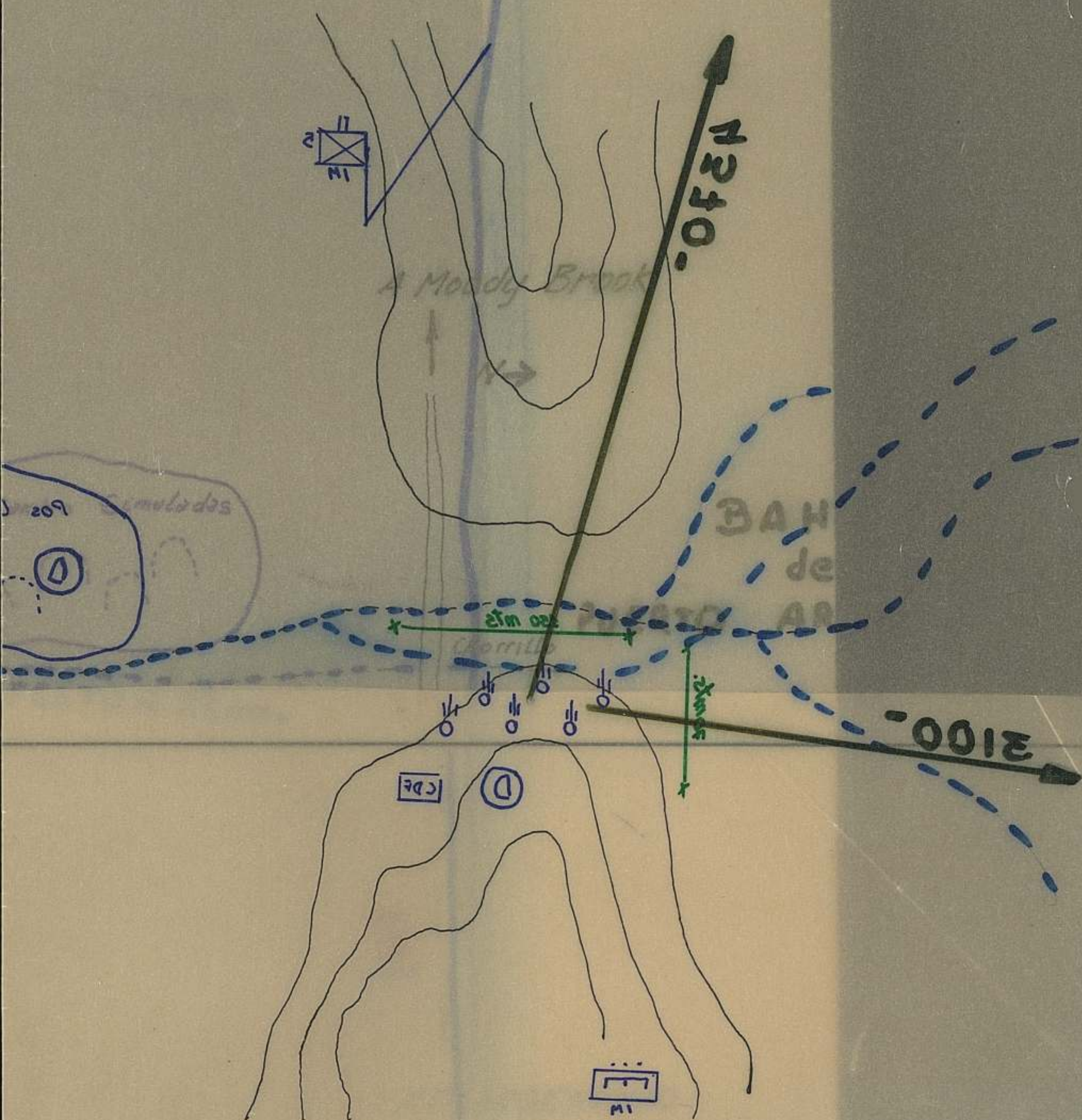
2) Una de las secciones (3 piezas) en que fué inicialmente dividida la Batería, cubría la dirección secundaria, cuyo máximo alcance útil era de 5.000 mts. para un alcance eficaz posible de 10.000 mts.. Se aprecia que hubiera sido conveniente cubrir esa dirección con otro tipo de armas (mortero 81/106,6) y emplear toda la Batería (6 piezas) sobre la dirección principal para aprovechar todo su alcance y lograr un mayor efecto en MASA.-

AGREGADO Nº

GRAFICO DE LA POSICION DE LA Ba "B"/BIAC EN A.D BIM 5

AGREGADO N

GRAFICO DE LA POSICION DE L



8. INGENIEROS ANFIBIOS.

a. Hechos.

1) El 5 de APR la Jefatura de la Ca. Ingenieros, recibe la orden de alistarse para ser trasladada, a las Islas Malvinas.
El traslado se concretó entre el 7/10 de abril.

2) La Ca. Ingenieros a partir del 11 de abril, pasó a integrar la Agrupación de Ingenieros conjunta.

3) Del 11 APR al 25 APR, la Ca. Ing. Anf. fue empleada según el sistema de asignación de AREAS DE RESPONSABILIDAD, siendo las áreas las siguientes:

- Península del Aeropuerto.
- Playas al E. de P. Argentino.
- Playas al S. de P. Argentino.

Por el sistema de asignación de tareas se efectuaron los siguientes trabajos:

- Preparación de voladuras sobre el Puente Fitz Roy.
- Preparación de voladuras en Isla Borbón.

4) A partir del 25 de abril fue agregada de la siguiente forma:

- 1°Sec. de Ing. al BIM5.
- 1 Eq. trabajo con la Ca. "Hotel" en Borbón.
- 2 Sec.Ing. RI25

b. CONCLUSIONES:

1) La indefinición respecto al Plan Defensivo del Comandante de las Fuerzas del TO MLV, impidió una planificación (oportuna) de los obstáculos de interés particular que permitiesen organizar la tarea a realizar.

2) El tiempo disponible para la instalación de obstáculos de interés general fué escaso, pudiendo solamente construirse obstáculos de detección.

...///2.-

3) Cuando se empleó a las fracciones de la Compañía, agregada a las unidades de Infantería, la tarea se vió complicada, por efectuarse en forma incorrecta la apreciación sobre el empleo táctico de los medios de ingenieros disponibles.

4) La insuficiencia en cuanto al número y las características de los medios de transporte disponibles en la unidad, dificultó y retrasó el movimiento del material hacia las zonas donde debía ser utilizado.

5) Incapacidad de almacenamiento de agua en magnitudes apreciables (acoplados aguateros) hecho que fue resuelto precariamente con una razonable disponibilidad de bidones de 20 litros con filtro y sistema de purificación.

6) Hubo carencia de materiales de fortificación (cemento, perfiles de acero, maderas,etc.), debido a la imposibilidad de transportarlo del continente por su volumen y por no haberse hecho los requerimientos y previsiones con tiempo suficiente.

7) La falta de materiales para impedir las filtraciones de agua en las posiciones de primera línea se resolvió en forma original mediante el encubrimiento de las paredes de los mismos con telas plásticas enviadas en oportunidad a tal efecto.

9. AMETRALLADORAS PESADAS.

a. Hechos.

1) Los procedimientos tácticos aplicados mostraron su eficiencia en el combate diurno, no siendo tan eficaces en el combate nocturno. (Referidos a las ametralladoras 12.7). Informe COIM Publicación Interna Ø166.
Se apreció que había una debilidad derivada de la carencia de armas antiaéreas y otras aptas para enfrentar la modalidad del uso intensivo de helitransporte que podía hacer el enemigo en la retaguardia de las fuerzas propias. Esto se aplicaba particularmente al BIM5 que estaba demasiado alejado del sistema de defensa antiaérea y a cuya retaguardia había un sector cubierto por una unidad del E.A. para resolver este problema, se organizó una Ca. de AMET. 12,7 con afuste Aa. (27 Amet.) la que se equipó con visores nocturnos.

2) El sábado 10 de abril se recibió la orden de organizar la Ca. de Amet. Pes. la que se conformó sobre la base de la Ca. PM del BICO.
Se solicitaron 10 días para alcanzar el nivel mínimo, lo que fue denegado por la urgencia del traslado, su misión primaria fue la de actuar Aa. fundamentalmente contra Helicópteros.
El tiempo fue escaso para las múltiples tareas que debían desarrollarse, como retirar el material inspeccionado, adiestrarse, buscar el plan de transporte y sumado el mal tiempo que en particular conspiró con la posibilidad de efectuar tiro.
La compañía se trasladó a MLV a partir del 15 de abril, completando el mismo el 16.

3) En Puerto A. el J. de Ca. recibió la directiva inicial, fraccionar la sub-unidad de la siguiente forma:

- 1 Sec. al BIM5.
- 1 Sec. al Aeropuerto (Posteriormente a órdenes del J.R.25)
- Sec. al RI MEC. 7.

De la Sec. con el R7 se asignaron tres Amet. a la Sec. Tir. del BIM2, en WIRELESS POINT.

...///2.-



4) El fraccionamiento ordenado rompió la orgánica de la subunidad, impidiendo toda posibilidad de conducción conjunta y de control de personal.

5) En general no se asignó a las Amet. la misión principal para las que habían sido destacadas, la de Antiaérea y contra helicópteros. De todas maneras es evidente el desconocimiento en todos los niveles de la misión de esta subunidad, es así que la sección destacada al aeropuerto estuvo un tiempo sin recibir órdenes.

El 11 de junio la Ca. B del E.A., del RI7, decide afustar dos AMET del N al SW.

Por lo menos en el MONTE LONGDON existía un plan de fuegos.

Informe Cte. BICO Ø167.

b) <u>CONCLUSIONES</u>:

1) La creación de la Ca. Amet. 12,7 fue una solución (original) acertada, para enfrentar una capacidad del enemigo que no era posible resolver con los medios orgánicos.

2) A pesar del corto tiempo de adiestramiento disponible para la Ca. Amet. Aa., previo a su partida al Teatro de Operaciones, el adiestramiento en las posiciones permitió alcanzar un nivel aceptable.

3) La subunidad no fue empleada con unidad de acción para enfrentar al probable uso de helitransporte por parte del enemigo, en la zona del BIM5, por estar demasiado alejado del sistema de defensa Antiaérea ; en particular la sección que fue asignada al RI25, se hizo en forma inadecuada por encontrarse la zona bajo la protección del sistema Defensivo Aa.

4) La Ca. Amet. 12,7 fue requerida del Teatro de Operaciones MLV por una carencia de armas antiaéreas. Al ser trasladada, fue evidente el desconocimiento en todos los niveles de la misión de esta Subunidad, en particular la sección destacada a Puerto Argentino.



CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

DEFENSA AERODROMO BORBON

GENERALIDADES

De las entrevista efectuadas, se desprende que esta operación se inició luego de analizarse las pistas de aterrizaje existentes en el área de operaciones y considerarse la necesidad de negar a los británicos, la correspondiente a la isla BORBON, para el uso de aviones de Transporte.

Ante esta necesidad, se resolvió el envío de una Fracción de Ingenieros Anfibios para preparar la voladura de la pista y una Fracción de Infantería para seguridad.

Posterior y casi simultáneamente se resolvió operar la pista de aterrizaje de BORBON, como un aeródromo de alternativa para las aeronaves de DARWIN y PUERTO ARGENTINO y también se decidió el envío en coordinación con la Aviación Naval de aeronaves Mentor T-34.-

A partir de ese momento comienza a evolucionar la situación, la naturaleza del problema y la misión asignada a las Fracciones destacadas.



FASE III

CRONOLOGIA PARTICULAR I.M. ISLA BORBON

FECHA	N° DOCUMENTO	ACONTECIMIENTO
23-04-82	ØØ24	COAGRUIMVINAS efectúa un reconocimiento y censo en la ISLA BORBON. Se encontró una pista apta para operar T-34 y PUCARA. Al regreso se pidió PERSONAL y AVIONES para cubrir y ocupar la Isla.
24-04-82	Ø293	El Cte. del BIM3 recibe la orden del Señor Comandante de la FAI1 de destacar la compañía "HOTEL" del BIM3 de RIO GRANDE a las ISLAS MALVINAS. La previsión de destacarla el mismo día a 18ØØ horas, en un C-130 fué suspendida por razones de meteorología.
	ØØ24	Zarpa SKY-VAN a BORBON con Ingenieros Anfibios para colocar cargas explosivas y trampas en la pista y alrededores.
25-04-82	Ø293	Se destacó primer escalón a MALVINAS a cargo del J. de Ca. constituído por: - 1ra. Sec. Tir. - 2da. Sec. Tir. } a dos Gpos. Tir. - 3ra. Sec. Tir. - 2 Gpos. AMET. MAG. Ese mismo día recibió la MISION verbal por parte del COAGRUIMVINAS "Brindar seguridad a un aeródromo de campaña existente en la ISLA BORBON y a las aeronaves de aviación naval que operaban en ese aeródromo y en caso de no poder sostener la posición replegarse, previa voladura de la pista y muelle existente".
26-04-82	Ø293	Se destaca a MALVINAS el 2do. escalón compuesto por: - 1 Sec. CÑ S/R 75. - PEL Ca. - PEL Com. - Bagajes y abastecimientos.

...///2.-



		El Jefe de la Ca. HOTEL y el J. de la 1° Sec. son trasladados en un SKY-VAN de la PNA a la ISLA BORBON a efectuar los reconocimientos. A su regreso el J. Ca. recibió la directiva de COAGRUIMVINAS de destacar a BORBON solamente una Sec. Tir. la Sec. CÑ S/R y 1° Grupo MAG y el resto de la Compañía debía permanecer en PUERTO ARGENTINO excepto la 3° Sección que iría a reforzar los efectivos del BIM2 que se encontraba frente a Pto. Argentino integrando el dispositivo defensivo.
26-04-82	Ø293	Se da comienzo al traslado del apoyo logístico aeronaval a BORBON desde donde se operará con una división de T-34. Se reconoce la pista, la cual se califica como apta de una longitud de 750 mts. y con buenos elementos para lucha contra incendio.
27-04-82	Ø293	Se destaca el 1er. escalón de Puerto Argentino con destino a la ISLA BORBON.
28-04-82	Ø293	Comenzó a funcionar la radio de la COC AERONAVAL en BORBON.
29-04-82	Ø293	Se completa el personal aeronaval destacado a BORBON. Más antiguo en la ISLA TN PEREYRA DOZZO de la EAN.
30-04-82	Ø293	- Se incorporó a la fuerza efectiva de I.M. 1 Gpo. Tiradores de la 2da. Sec. el J. de Sec. y seis c/c de comunicaciones de la FAPA y 1 CSEN. - Se destaca una misión de reconocimiento armado por el lado oeste de la Isla Gran Malvinas. Una aeronave sufre una avería en el parante de rueda de nariz y quedó fuera de servicio.
01-05-82	Ø293	Llegaron a la Isla (6) seis PUCARA provenientes de DARWIN.
02-05-82	Ø293	Se retiraron (5) cinco PUCARA, uno quedó en BORBON con el tren de aterrizaje roto. Durante la noche se alertó el dispositivo por disparos provenientes del muelle y se destacó la reserva, pero fué una falsa alarma.
04-05-82	Ø293	Aterrizaron (5) cinco PUCARA provenientes de DARWIN por alarma de bombardeo enemigo en ese lugar.



05-05-82	Ø293	Se minimizan las tareas al aire libre por la lluvia y se cubren igualmente las posiciones según lo previsto en el Plan de Defensa, hasta el 11 de mayo dado que el mal tiempo y la lluvia inundaron las posiciones.
06-05-82	Ø293	La lluvia y el aterrizaje de los PUCARA pusieron la pista en condiciones riesgosas de operación.
11-05-82	Ø293	Se ordena evacuar las posiciones y modificar el sistema defensivo, manteniendo el Pto.de Cdo. en la tranquera de entrada al caserío. Se construyó un sistema de trampas explosivas al norte de la pista.
13-05-82	Ø293	La pista quedó sin servicio y se necesitaban dos días sin lluvia y sol para que se seque y poder repararla.
15-05-82	Ø293	Ø41Ø se alerta el dispositivo por una bengala blanca proveniente del sector Bahía Elefante y a continuación comenzó el fuego naval enemigo sobre la pista y sector de posiciones no ocupados por estar inundados. J.de Ca. se puso en comunicación con el Jefe de la Sección CÑ 75, quien informó que desde la posición en Bahía Elefante no veía nada.
15-05-82	Ø293	El J.Ca. luego de apreciar que el enemigo podría estar desembarcando en la playa de Bahía Elefante o al N de la Isla ordenó preparar una patrulla a cargo de un Oficial para concurrir a orden al sector de la pista. Se destacaron el J.Ca. con el J. de Sec. y su patrulla hacia la pista, en la aproximación recibieron intenso fuego naval que obligó a retroceder y hacerse fuerte en otra posición. Desde allí se ordenó detonar la voladura de la pista la que no lo hizo en su totalidad. Ø515 finalizó el fuego naval y todo quedó en silencio. Se destacó una patrulla para observar los daños del fuego naval la que informó que no había actividades del enemigo y se apreciaban tres aviones incendiándose



15-05-82	Ø293	11ØØ El Jefe de Ca. entra en ligazón con COAGRUIMVINAS con un equipo de la F.A.A., transmite lo ocurrido. 1315 aterrizó un helicóptero CHINOOK del E.A. en el que se replegó el personal de la PNA y FAA.
17-05-82	Ø293	Se continúa la recuperación del material y acondicionamiento de la pista.
19-05-82	Ø293	Bombardean aviones Harrier la pista, los aviones averiados reciben más impactos y queda inutilizado el sector izquierdo de la pista.
20-05-82	Ø293	Ø21Ø se produce un incendio en el alojamiento. La casa queda totalmente destruida.
23-05-82	Ø293	Los Aviones Sea HARRIER vuelven a bombardear la pista.
24-05-82	Ø293	Se rescata al Capitán DIAZ (Piloto DAGGER) derribado tras un Combate aéreo.
25-05-82	Ø293	Se rescata al Mayor PUGA de la F.A.A. derribado el 24/05. Se ordenaron varias patrullas de observación y reconocimiento a distintos puntos de la Isla. Se detectaron buques enemigos y la novedad se transmite a R. GRANDE.
26-05-82	Ø293	Se adaptó el armamento de los T-34 para la Defensa Terrestre.
28-05-82	Ø293	Se realizaron trabajos en la pista para recibir un avión de la F.A.A. para evacuar a los pilotos rescatados.
29-05-82	Ø293	Aviones Harrier bombardean la pista, parte aún es operable. A 17ØØ hs. aterriza el avión de la F.A.A. TWINOTTER para evacuar a los pilotos rescatados y parte del personal de la A.R.A..

...///5.-



31-05-82	Ø293	Se continuó el envío de patrullas de observación cuando las condiciones de visibilidad lo permitían
01-06-82	Ø293	Fué evacuado el resto de personal de Aviación Naval en 2 Helicópteros Sea King. Fueron recibidos 10 (diez) visores nocturnos. 19ØØ hs. sobrevoló la Isla un Sea Harrier, se escucha un helicóptero y a continuación se recibió fuego naval durante 2 hs. y 45'. Se hizo fuego con CÑ 75 mm.
06-06-82	Ø293	Se recibió el saludo del CNIM TOME lo que levantó notablemente, la moral del personal y se enviaron los requerimientos que habían sido reiterados en diversas oportunidades.
10-06-82	Ø293	Se estableció una comunicación con el continente donde informaron que ya estaban listos todos los requerimientos y que el "BAHIA PARAISO" enviaría un helicóptero para evacuar un accidentado.
11-06-82	Ø293	Llegó el helicóptero evacuando los heridos, se hizo presente un miembro de la Cruz Roja Internacional. El helicóptero hizo 8 viajes proveyendo víveres, ropa interior y elementos de sanidad.
14-06-82	Ø293	Se recibió un llamado del continente ordenando la destrucción del material criptográfico, claves y suncho. También ordenaron que no se debía disparar a un helicóptero Inglés porque en el mismo concurriría personal para dialogar con el J.Ca.. Luego debía requerir nuevamente instrucciones.
15-06-82	Ø293	1ØØØ hs. se hizo presente el Helicóptero, del que previas instrucciones del continente descendieron tres oficiales ingleses, desarmados con directivas de hacer formar a todo el personal, e incautar todo el armamento. La C.O.C. de R.GRANDE informó que había caído Puerto Argentino y que debían rendirse.



30-06-82	Ø293	Fueron embarcados en el buque St. EDMUND hasta el 14 de julio en que son desembarcados en Pto. MADRYN.



CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

CARACTERISTICAS GENERALES DEL AREA DE OPERACIONES (ISLA BORBON).

1. DESCRIPCION GENERAL DEL TERRENO.

   a. Relieve e Hidrografía: El terreno en general es ondulado y presenta alturas que interrumpen la monotonía del paisaje. Entre estos es destacado el Monte FIRTS, de mayor altura (909 mts.). No existen rios de importancia, pero si una considerable cantidad de chorrillos y pequeñas lagunas, alimentados por las lluvias y/o deshielos. El agua es potable.

   b. Vegetación: No existe ningún tipo de árboles. Solamente se encuentran algunos arbustos chatos y espinosos, cuya altura promedio oscila en los 35 cms. , muy separados entre sí. Tampoco existen zonas de pastos altos, presentando,en general características de vegetación muy chata o baja,en todo el sector considerado. Esta vegetación predomina en las zonas bajas, haciéndose cada vez más escasa a medida que el terreno asciende, hasta prácticamente anularse en las alturas y en las playas.

   c. Configuración del Suelo: Las zonas bajas presentan características de turbales, con una capa aproximadamente un metro de turba, debajo de lo cual existe una capa rocosa muy dura, imposible de cavar con herramientas manuales. Las costas, en general son rocosas, con restingas y acantilados; a excepción de la costa de Bahía Elefante que es de arena fina y blanca.

      - Para realizar trabajos de tierra es necesario emplear medios adecuados dada la capa rocosa existente. (Voladuras, taladros neumáticos, etc.).
      - La costa de la Bahía Elefante presenta un gradiente adecuado para el varado de embarcaciones de desembarco y lugares de desembarco que se encuentran graficados en el calco agregado.
      - El resto de las costas presentan características rocosas, con restingas y acantilados.

2. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. Rasgos Críticos: Teniendo en cuenta los rasgos críticos en el sector considerado, puede mencionarse como el más importante y por tanto, terreno llave, el Monte FIRTS, desde el cual, cuando la meteorología y el clima lo permiten, se dominan por las vistas los 360°. Dicho monte está ubicado a unos 4 Km., aproximadamente de la pista de aterrizaje.

b. Observación y Campo de Tiro: Si bien desde la pista se pueden observar los 360°, existen limitaciones dadas por el Monte FIRTS, el sector de viviendas hacia el sur y los desniveles existentes hacia la Bahía Elefante, obliga a colocar personal en la playa de dicha Bahía para mantener la observación sobre este sector.
Desde el Monte FIRTS, la observación es excelente, cuando las condiciones del tiempo lo permiten. En épocas de nieblas, la observación y la visibilidad se reducen entre los 200 y 1.000 metros, aproximadamente, lo cual aconseja la utilización de elementos especiales para mantener una adecuada observación en tales circunstancias. Desde el sector de casas no se tiene observación sobre la pista por encontrarse esta sobre una especie de meseta.

c. En general, sobre la pista existen buenos campos de tiro en los 360° para las armas de tiro rasante, con las limitaciones de los ángulos muertos producidos por los desniveles mencionados y el Monte FIRTS. Es necesario contar con armas de tiro curvo para integrar un Plan de Fuegos adecuado y poder cubrir los ángulos muertos citados. La observación de los fuegos, en general, se ve facilitada desde el Monte FIRTS, cuando las condiciones meteorológicas lo permiten.
Para garantizar buena observación desde dicho monte, se deben considerar la niebla y neblina que normalmente lo cubren hasta la mitad en épocas de lluvias antes y después de las mismas, lo que podría ser obviado parcialmente cuando se disponga de adecuados elementos de observación para todo tiempo.

d. Cubiertas y Encubrimiento: Las cubiertas están dadas por las leves ondulaciones del terreno y los declives mencionados. En general son escasos, considerando además las características de la vegetación ya mencionadas, lo que impone la construcción de adecuadas posiciones.
Las nieblas frecuentes, al limitar la visibilidad y distancias que oscilan entre los 200 y 1.000 metros, ofrecen condiciones de encubrimiento temporarios favorables para los desplazamientos de efectivos, reconocimientos, patrullados, etc.

e. Obstáculos Naturales: Los chorrilos, lagunas, zonas anegadizas y alambradas existentes, proporcionan obstáculos naturales que encauzan los movimientos hacia las sendas o zonas más transitables.

f. Avenidas de Aproximación: Si bien desde el mar, las avenidas de aproximación pueden converger sobre cualquier playa, utilizándose equipos especiales (botes de goma, elementos para escalar, etc.) la más apta es la que conduce hacia la Bahía Elefante. Dicha avenida de aproximación se dirige por tierra hacia la pista, contando con la cubierta que ofrece el desnivel del terreno hacia ese sector.

g. Transitabilidad para dístintos tipos de vehículos: La transitabilidad de vehículos livianos a rueda esta sujeta a las sendas o caminos de tierra, en particular durante épocas de lluvias.
A campo traviesa se dificulta la transitabilidad por los chorrillos, lagunas y zonas anegadizas próximas a los chorrillos.
Dadas las características del terreno en épocas de lluvias, se aprecia como muy limitada la transitabilidad de vehículos pesados, aún por las sendas o caminos.
Para vehículos a oruga livianos y medianos, la transitabilidad se aprecia solamente limitada por las zonas anegadizas próximas a los chorrillos. Se descarta el uso de vehículos a oruga pesados dada las características del suelo (Turbales). Por apreciar que los mismos se hundirían al desplazarse.

3. METEOROLOGIA.

a. Influencia de los Factores Meteorológicos en la Transitabilidad:
El factor meteorológico que más influye en la transitabilidad es la lluvia, que incrementa las zonas anegadizas próximas a los chorrillos y forma pequeñas lagunas en los lugares bajos. Cabe mencionar que hubo precipitaciones aproximadamente durante el 65% / 70% del total del tiempo considerado.

b. Influencia de los Factores Meteorológicos sobre la Vida de la Tropa.
Los vientos, las precipitaciones y las bajas temperaturas son los factores meteorológicos que más influyen sobre la vida de la tropa, acarreando gripes, fuertes resfríos y congestiones, lo que sumado a la humedad ambiente y posiciones inundadas, influye sobre la moral, el bienestar de las tropas y consecuentemente sobre la aptitud para el combate.

c. Influencias de los Factores Meteorológicos sobre la visibilidad:
Las lluvias, niebla y neblina, limitan la visibilidad o distancias que oscilan entre los 200 y 1.000 metros. En está circunstancias es necesario contar con elementos de visión especiales, para poder asegurar una visibilidad adecuada.

4. TODA OTRA INFORMACION COMPLEMENTARIA DE INTERES.

a. Existen varios lugares para descender en helicópteros, aptos para proyectar una operación helitransportada sobre la Isla.
De éstos lugares se consideran como más aptos los que están al NORTE y NOROESTE del Monte FIRTS, por estar a cubierto y suficientemente lejanos para ser detectados sin elementos adecuados.

b. Cabe mencionar que la pista de aterrizaje estuvo inoperable durante aproximadamente el 80% del tiempo considerado, debido a las continuas lluvias.

A/A1

FIRST MOUNT

FIRST MT
Δ909

VICTOR CREEK

WRECK POINT

LITTLE WRECK POINT

ELEPHANT BAY

BIG ROCK

PEBBLE ISLAND SETTLEMENT

PADDOCKS AND PARKS

RIDGE

A/A4

80

REFERENCIAS

- PISTA DE CESPED
- AV. DE APROXIMACION
- SECTOR DE CASAS
- LUGARES DE DESEMBARCO
- LUGARES APTOS PARA ATERRIZAJE DE HELICOPTEROS

<u>ASIGNACION DE EFECTIVOS PARA LA DEFENSA DE LA ISLA BORBON</u>

EFECTIVOS PREVISTOS POR COIM		EFECTIVOS ENVIADOS POR LA FAI1 DE GRA - MLV.		EFECTIVOS ORDENADOS POR COAGRUIMVINAS PARA BORBON	
Ca. HOTEL (-)(3Sec.a 2 Gpos).	82	1 Ca. HOTEL (-)(3Sec.a 2 Gpos).	82	1 Sec. Tir.(2 Gpos).	28
2 Gpo. Amet. MAG	19	2 Gpo. Amet. MAG	19	1 Gpo. MAG	9
1 Sec. CÑ S/R 75	28	1 Sec. CÑ S/R75	28	1 Sec. CÑ S/R75	28
1 Gpo. Lanzacohetes	10	1 Pelotón Comunicaciones	4	1 Pelotón Comunicaciones	4
1 Sec. MOR 81/60	28	1 Pelotón Sanidad	3	1 Pelotón Sanidad	3
1 Pelotón Sanidad	3			1 Equipo Ingenieros	21
1 Pelotón Comunicaciones	4				
	174		126		93
En Borbón fue destacado un equipo de Ingenieros con 3 Cabos y 18 C/C.		Previsto reforzar en oportunidad. 1 TFIM 2° Jefe de Ca. 1 TFMD con un Pel. Sanidad 1 Gpo. Amet. 12,7. 1 Gpo. Comunicaciones.		(Posteriormente se agregó) 1 Gpo. Tiradores y 1 Pelotón de Comunicaciones de la FAPA.	23
				0-3-2-12-109	126





CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

10 - Defensa Aeródromo (Isla BORBON).

a. Hechos.

1 - El día 24/04/82 el COIM ordenó a través de la Cadena de Comando (COIM - FAI1 - BIM3) alistar la Ca. HOTEL del BIM3 para ser trasladada a BORBON, organizada de la siguiente forma:

- Ca. HOTEL (-).
- Gpo. Morteros.
- Gpo. Lanzacohetes.
- Gpo. Amet. MAG.
- Sec. CÑ S/R 75.
- Pelotón de Sanidad.
- Pelotón de Comunicaciones.

En la IGTF el Comandante de la FAI1 ese mismo día, ordena destacar la Ca. HOTEL a las Islas Malvinas con los siguientes efectivos:

- 3 Sec. Tir.
- 2 Gpos. Amet. MAG.
- 1 Pelotón Comunicaciones.
- 1 Sec. Cñ S/R 75 mm.

debiendo permanecer en el continente los mor 81/60, los lanzacohetes y el Gpo. MAG de dicha Compañía y que en la primera oportunidad se agregarían a la Compañía personal ajeno al BIM3 según se detalla:

- TFIM 2° Jefe de Compañía.
- TFMD con un Gpo. Sanidad.
- Gpo. AMET 12,7 adiestrado y con munición.
- Gpo. Comunicaciones.

El Comandante de la FAI1 antes de la zarpada, le comunicó al J. Ca. que al arribar debía presentarse al COAGRUIMVINAS, de quién recibiría órdenes detalladas y del cual iba a depender en forma directa.



Al presentarse el J. Ca. HOTEL al COAGRUIMVINAS, este le impuso verbalmente la siguiente misión:

"Brindar seguridad a un aeródromo de campaña existente en la ISLA BORBON y a las aeronaves de aviación naval que operaban en ese aeródromo, y en caso de no poder sostener la posición replegarse previa voladura de la pista y muelle existente".

Con respecto a las coordinaciones de comunicaciones y requerimientos solicitados por el J. de Ca. el COAGRUIMVINAS le manifestó que el J. de Ingenieros destacado en BORBON tenía ligazón y que los efectivos de aviación naval iban a mantener en operaciones una C.O.C.. Luego se desplazan el J. de Ca. y el Jefe de 1° Sección de Pto. Argentino a Borbón para ejecutar los reconocimientos; a su regreso COAGRUIMVINAS le comunica que solamente destacará:

- 1 Sec. Tir.
- 1 Sec. Cñ S/R 75.
- 1 Gpo. MAG.

El resto de la Compañía permanecería en Pto. Argentino para reforzar el dispositivo defensivo, no obstante el J. Ca. pidió los refuerzos no orgánicos que estaban previstos que eran:

- 1 Gpo. Amet. 12,7 con dotación y munición.
- 1 Sec. Mor. 60/81 con dotación y munición (I-H-E).
- 1 Gpo. Lanzacohetes con dotación y munición.
- 2 Gpos. MAG con dotación y munición.
- Equipos. (Visores nocturnos, material de voladuras, elementos de pirotécnia, elementos para iluminación, etc.).

sobre los que no tuvo respuesta. Posteriormente se lo reforzó con un grupo de tiradores quedando de esa forma la sección de tiradores a tres grupos.

b. CONCLUSIONES:

1) La misión verbal impuesta al Jefe de Fracción, según los términos que constan en el informe producido por el mismo, ("BRINDAR

SEGURIDAD A UN AERODROMO DE CAMPAÑA EN LA ISLA BORBON Y A LAS AERONAVES DE AVIACION NAVAL QUE OPERARIAN DESDE EL MISMO, Y EN CASO DE NO PODER SOSTENER LA POSICION, REPLEGARSE PREVIA VOLADURA DE LA PISTA") no es compatible con la disminución de efectivos y medios ordenados, dado que debilita las posibilidades tácticas emergentes y sugiere la imposibilidad de mantener el objetivo asignado.

2) La sensible disminución de los efectivos previstos, respecto de la organización inicial ordenada, para ocupar un dispositivo defensivo que debía brindar seguridad a la Pista en la Isla BORBON y a cuatro aviones MENTOR T-34; comprometió el cumplimiento de la misión impuesta, agravada esta situación al aumentarse imprevistamente el número de aeronaves a custodiar (6 PUCARA y 1 SKYVAN).

3) No fueron satisfechos los refuerzos de personal y material requeridos por el Jefe de Fracción que habían sido previstos por su Comando Superior Orgánico antes de ser destacado al archipiélago. (1 Gpo. AMET 12,7 - 1Gpo. MOR 60/81 - 2 Gpos. MAG - Equipos: visores nocturnos, elementos de iluminación, pirotécnia, material de voladuras, munición iluminante.).

4) Pese a existir la posibilidad de un repliegue según consta en la misión, no había previsiones, coordinaciones, ni planes, desde Puerto Argentino, del como se iba a ejecutar ni con que, como tampoco existían previsiones ni planes para la recuperación inmediata del Aerodromo de Campaña, en caso de ataque y conquista por parte del enemigo.

5) Todo el personal disponible debió ser empeñado en el dispositivo defensivo para dar seguridad a la pista lo que indujo la no ocupación del monte FIRST, Rasgo crítico más importante, desde donde se podía dominar por las vistas toda el área de responsabilidad.

6) La fracción destacada, careció de indicaciones para elaborar su plan de comunicaciones y del material electrónico adecuado para asegurar un enlace permanente y confiable con su escalón de comando superior.

A pesar de haber sido requerido por el Jefe de Subunidad, se mantuvo el virtual aislamiento de comunicaciones hasta la finalización de las operaciones.

7) Por no contar las fuerzas propias con el dominio del espacio aéreo y el control del mar, y además por la carencia de medios antiaéreos para la neutralización de la acción aérea enemiga, el aeródromo de campaña estuvo en todo momento virtualmente aislado y a merced del enemigo.



CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

a. Hechos.

Teniendo en cuenta la misión asignada, el Jefe de Compañía en su orden de operaciones concibe el dispositivo de seguridad de la siguiente forma:

- Seguridad de la pista (Sec. TIRADORES a 2 Gpos.).
- Bahía Elefante (Sec. CÑ 75 mm.).
- Seguridad Caserío (Ingenieros Anfibios).
- Reserva (Gpo. Tir. + 2 AMET. MAG).

Entre el 27 de abril y el 2 de mayo el tiempo se mantuvo lluvioso, y el terreno se fue tornando cado vez más intransitable y anegadizo. A partir del 5 de mayo, y cumpliéndose las previsiones meteorológicas que se señalan en las características del área de operaciones, continúan las lluvias intermitentes lo cual hace minimizar las tareas al aire libre dado que ya había personal que presentaba signos de resfríos y bronquitis, no obstante se cubren las posiciones del plan de defensa hasta el 11 de mayo en que se toma la decisión de evacuar las posiciones y modificar el sistema defensivo de la siguiente forma:

- Puesto de Comando se mantiene en la tranquera de entrada al caserío.
- Sección Reserva Galpón de Esquila.
- CÑ 75 mm. S/R en Bahía Elefante con nuevas posiciones.

Se mantuvo la observación sobre el sector de la playa con los CÑ S/R.
El personal que restaba ubicar en posición reforzaría el sector de alojamientos y la reserva mantendría las 2 MAG agregadas. El tiempo continuó con lluvia y nieblas, la visibilidad se redujo hasta 200/300 mts. durante el día.
Con el encargado de sección y dos o tres hombres conformó una patrulla para cubrir un puesto de observación en el morro al norte de la pista, posteriormente se suspendió por no justificarse por la escasa visibilidad existente.



El día 15 MAY/82 a 0410 hs. se alerta el dispositivo por una luz bengala blanca proveniente del sector Bahía Elefante.

A continuación comenzó el fuego naval sobre la pista y sobre las posiciones que no estaban ocupadas por estar inundadas.

- El J. Ca. y el GUIM MONTALVO se dirigieron a la tranquera.
- El GUIM MAZZA se hizo cargo de la Sección Reserva.
- El J. Ca. se comunica con los Cñ S/R en Ba. Elefante quienes informan no ver nada.
- J. Ca. aprecia que el ENO estaría desembarcando en Ba. Elefante o al N de la ISLA.
- J. Ca. ordena preparar una patrulla a cargo de un oficial para verificar daños y actividades del enemigo.
- A los Cñ S/R replegarse hacia la tranquera.

- Al GU MAZZA organizar la posición defensiva en la tranquera para recibir al enemigo.
- A la Patrulla del GUIM Daniel MONTALVO que se destacará en caso que se intente un avance sobre el caserío.
- El J. de Ca. con la patrulla se destaca hacia la pista en la media pendiente se encuentra con la sección de Cñ S/R que se replegaba.
- Al arribar a la media pendiente son sorprendidos por fuego de proyectiles de grueso calibre que cae a escasos metros.
- Al ser neutralizado el avance, el J. de Ca. ordenó volver desplegados hacia la tranquera y hacerse fuerte en la posición.
- Una vez alcanzado ese lugar se ordenó accionar la voladura de la Pista que no detonó en su totalidad.
- Luego de este hecho todo quedó en silencio eran aproximadamente Ø515.
- Se ordenó replegar dos Cñ S/R que habían quedado en B.Elef.
- Se ordenó a la patrulla Moltalvo destacarse a la pista para observar los daños del fuego naval sobre los aviones y/o presencia del enemigo.
- La patrulla destacada informó por radio que no se veía actividades del enemigo y que apreciaba tres fogatas aparentemente aviones en llamas.

CONCLUSIONES PRELIMINARES FASE III

b. CONCLUSIONES:

1) La ausencia de inteligencia táctica inicial y durante la permanencia de la fracción en el aeródromo auxiliar BORBON, motivó que el Jefe de Fracción adoptara como capacidad del enemigo más peligrosa, el desembarco por mar proyectado desde la Bahía Elefante, por lo que adoptó un dispositivo inicial que respondía al cumplimiento de la misión impuesta, volcando su centro de gravedad sobre la playa.

Esta concepción sumada a la sensible reducción de efectivos respecto de los previstos inicialmente, debilitó la posibilidad de reforzar los otros sectores, en particular el correspondiente a la avenida de aproximación proveniente del Monte FIRST.

2) El cambio de dispositivo adoptado por el Jefe de Fracción a partir del 11 de mayo, basado en la misma capacidad señalada precedentemente, aumentó sensiblemente la vulnerabilidad del mismo, al anular prácticamente la profundidad de la defensa y basar la alarma en un sistema de obstáculos de detección desprovisto de complementos de observación y cubrimiento de fuegos.

3) El Jefe de Fracción en la búsqueda de preservar al personal de las inclemencias del tiempo y del desgaste por el intenso régimen de guardias, cambia su misión (dar seguridad a la pista y a las aeronaves) y monta una posición de defensa próxima al caserío para neutralizar cualquier ataque, considerando una sola previsión de aproximación del enemigo desde Bahía Elefante. Esto implica el no cubrimiento del sistema y de hecho el no cumplimiento de la misión impuesta.

4) No existieron procedimientos nocturnos de alerta temprana ni de ocupación de objetivos físicos dentro del dispositivo, que permitiera una adecuada detección para dar tiempo y espacio a los efectivos propios para el rechazo de cualquier agresión.

5) La Fracción destacada no disponía de los materiales especiales necesarios, para desarrollar un sistema de posiciones acorde con las condiciones adversas de clima y terreno existentes.

6) Relacionando la capacidad de combate nocturno con los medios disponibles se observan las siguientes deficiencias iniciales:

- Carencia de medios ópticos idóneos para mejorar la probable acción nocturna o con malas condiciones de visibilidad.
- Incapacidad de mantener el control de áreas por las vistas por no disponer de los medios señalados.
- La carencia total de armas de tiro curvo con munición iluminante para iluminar objetivos seleccionados.

7) Las condiciones meteorológicas adversas (lluvia, humedad) produjeron la rápida descomposición del material explosivo y sus accesorios (mechas y detonantes). Parte del material estaba cristalizado por haber permanecido un tiempo muy prolongado en depósito.

8) No queda debidamente justificada la tarea explícita impuesta en la misión de volar la pista, por cuanto la misma no afectaba la capacidad de operación de los medios aéreos con que contaba el enemigo.

Cabe agregar que las excavaciones efectuadas para voladura de la pista y la acción del aterrizaje y despegue de las aeronaves, sumado a las malas condiciones meteorológicas, contribuyeron a poner fuera de servicio al aeródromo para los medios aéreos propios.

Al respecto cabe señalar que el esfuerzo de Ingenieros realizado para la preparación de las voladuras de la pista y los materiales utilizados para ello disminuyó las posibilidades de mejorar el sistema de alerta del dispositivo.

9) La errónea apreciación de la incidencia de los factores (preservación del poder combativo de su tropa y probabilidad de adopción de alguna capacidad por parte del ENO), que conformaban su situación sumado a elementos fuera de su control (por ejemplo falta de inteligencia del ENO) posibilitó la ejecución exitosa de una misión por parte del oponente.

AGREGADOS:

ANEXO ALFA - CARTA AERODROMO DE CAMPAÑA DE BORBON (VER ATLAS).
ANEXO BRAVO - POSICION DEFENSIVA HASTA EL 11-5-82 (VER ATLAS).
ANEXO CHARLIE - POSICION DEFENSIVA DESDE EL 12-5-82 (VER ATLAS).

[illegible] que las excavaciones efectuadas para voladura de la pista, la acción del [illegible] y la pérdida de las aeronaves y sumado a las malas condiciones meteorológicas, contribuyeron a poner fuera de servicio al aeropuerto para los medios aéreos propios.

Al respecto, debe señalarse que el esfuerzo de ingenieros realizado para la preparación de las voladuras de la pista y los materiales utilizados para ello, les limitó las posibilidades de mejorar el sistema defensivo del dispositivo.

f) La errónea apreciación de la incidencia de los factores (observaciones del poder combativo de la tropa y probabilidades de [illegible] alguna capacidad por parte del [illegible]) que conformaban su situación sumado a elementos fuera de su control (por ejemplo falta de inteligencia del [illegible]) posibilitó la decisión [illegible] de una rendición [illegible].

ANEXOS: -

(1) [illegible] CAMPAÑA DE BORBÓN (VER ANEXO)

[illegible]

[illegible]

FASE III

11. DEFENSA DE GRYTVIKEN.

a. Cronología particular: Ver Agregado N°

b. Características del Area de Operaciones: Ver Agregado N°

c. Situación de la Fracción y Ordenes recibidas del Cte. G.T.60.1.

A. Hecho:

1) Con la rendición de los efectivos ingleses el 031255 APR se concreta la operación de conquista de GRYTVIKEN. Ese mismo día a 2045 horas el Buque A.R.A. "BAHIA PARAISO" zarpa hacia LEITH y la situación de la fracción I.M., es la siguiente:

a) EFECTIVOS.

-) Sec. I.M. (-) Ref. (36 hombres).

- 1 TNCBIM
- 1 TCCBIM
- 1 CPIM
- 3 CSIM
- 30 Conscriptos I.M..

La Sección durante el combate sufrió 4 bajas (2 Conscriptos muertos y 2 Conscriptos heridos evacuados en el "BAHIA PARAISO" con pronóstico reservado) y además 2 CSIM con heridas leves que permanecen en GRYTVIKEN.

-) Personal desembarcado (5 hombres):

- 1 SSCORT.
- 1 CSEL.
- 1 CSMQ.
- 1 CISHME.
- 1 CSCORT.

b) ARMAMENTO.

- Armas portátiles orgánicas.
- 2 Amet. Cal. 7,62 MAG.
- 3 MOR 60 (50 proyectiles).
- Armamento portátil y munición capturados al enemigo.

c) ABASTECIMIENTOS.

-) Dos días de abastecimientos (DDA) Clase I (Ración "C") y 2 DDA clase V Transportados con el bagaje de la Sec. I.M..

-) Cinco meses de víveres frescos y secos desembarcados del "BAHIA PARAISO".

d) ORDENES/INSTRUCCIONES QUE RECIBE EL JEFE DE SECCION.

El Comandante del G.T. 60.1 imparte al Jefe de Sección las instrucciones siguientes:

- "Instrucciones Políticas".

"1 - Si fuerzas Británicas sutiles intimaran el desalojo al "Grupo de I.M.", rechazarán la intimación, y resistirán a toda acción de fuerza hasta las últimas consecuencias.".

"2 - En caso de que las Fuerzas Británicas tengan una superioridad tal que haga imposible una resistencia factible y aceptable, se iniciarán las acciones de defensa o resistencia y; luego se negociará reclamando el status de prisioneros de guerra, el trato humanitario a los heridos y demás derechos que acuerde el Derecho Internacional a los prisioneros.".

"3 - En el caso indicado en punto 2. las acciones de defensa o resistencia deberán ser tales que demuestren inequívocamente que cesan las acciones y se negocia ante la desproporción de fuerzas.".

"4 - Las armas serán inutilizadas.".

"5 - Se informará al COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA ante la sospecha que pueda producirse en esta situación.".

- "Instrucciones Particulares".

-"Mantendrá la Estación Meteorológica funcionando y efectuará las observaciones pertinentes, comunicando las mismas.".

-"Mantendrá la Estación de Comunicaciones funcionando.".

-"Cumplirá las Instrucciones de Comunicaciones que se adjuntan, en caso necesario, asumiendo el indicativo de"MOSQUETERO" y manteniendo el GRUPO ALFA el de "RUBIO".". (Ver Fojas N° 98,99 y 100 de documento N. I. ØØ28).

-"La Estación LEITH actuará como Estación de Radio Destacamento Naval GEORGIAS y se comunicará con la misma en HF en la menor frecuencia.".

2) El informe del TN LUNA (N.I. Ø362 fojas 56 y 57)expresa lo siguiente:

"Desde la Corbeta me requirieron algunos datos (cantidad de combustible y víveres existentes en el lugar) a fin de que el BAHIA PARAISO pudiera desembarcar lo necesario para asegurar nuestra permanencia durante un tiempo prolongado ya que ambos buques zarparían esa misma noche.".

"Al desembarcar, cada uno de mis subordinados llevaba 1 (un) día de Clase I y V los que fueron consumidos en ese día (3 de abril).".

"Posteriormente, con el bagaje me fueron desembarcados del BAHIA PARAISO dos días Clase I y V que yo había previsto antes de nuestra zarpada.".

"La información requerida por el Comando la pasé en forma aproximada ya que no disponía del personal idóneo para calcularlos correctamente.".

"Luego el BAHIA PARAISO, mediante el Grupo Naval de Playa desembarcó víveres (frescos y secos) y personal militar y civil técnico (de comunicaciones y electrónico) que habían participado en la campaña antártica,para inspeccionar los equipos de comunicaciones que se encontraban en la estación de radio. El Teniente de Navío a cargo, lo hizo visualmente ante la posibilidad de haber en el lugar trampas para incautos, y luego coordinó con el señor Teniente ASTIZ y conmigo las frecuencias a utilizar. Los equipos no fueron probados en mi presencia por la razón apuntada.".

"Posteriormente recibí la orden de elevar una lista de requerimientos de personal y material. Requerí un médico, un electricista, un maquinista, un control averías, personal de comunicaciones y alguien en capacidad de manipulear materiales radioactivos ya que uno de los científicos británicos me hizo saber antes de partir que en algunos edificios había cantidades abundantes de ese material y además de indicarme los lugares de depósito nos instruyó en la forma de uso de un equipo detector tipo Geiger; simultáneamente me hizo saber que aproximadamente 15 civiles ingleses estaban destacados en diferentes puntos del archipiélago en tareas de investigación y que la única forma de rescatarlos era por modo marítimo, circunstancia que también informé a la Corbeta A.R.A. "GUERRICO".

"Más tarde recibí de manos del Teniente ASTIZ un sobre conteniendo las instrucciones generales, particulares y de comunicaciones firmadas por el Señor Capitán TROMBETTA.".

"Posteriormente ambos buques propios zarparon y no tuve más contacto con ellos. Acto seguido hice efectuar inspecciones detalladas en los edificios, monté un sistema de guardia y las nuevas medidas para el acantonamiento.".

B. Conclusiones:

1) El tiempo disponible desde la rendición del enemigo hasta la zarpada de los buques (7h 10m) se considera insuficiente para el adecuado alistamiento de la Sección y de los apoyos necesarios para una permanencia prolongada.
Esto motivó que el Jefe de Fracción se viera enfrentado con las siguientes dificultades:

a) No dispuso del tiempo suficiente para efectuar reconocimientos y consolidar requerimientos acordes con la nueva tarea impuesta.

b) Instrucciones de comunicaciones que no podían ser totalmente cumplidas con los medios disponibles. No disponía de claves, tablas de indicativos etc. que le permitieran informar sus actividades con adecuada SEGURIDAD en las comunicaciones.



c) Niveles mínimos de abastecimientos clases I y V, debien do aprovisionarse de las reservas capturadas al enemigo.

d) Escaso personal de apoyo para servicios de base esencia les.

e) No contaba con personal de sanidad.

Pub. R.G-1-204: "ALISTAMIENTO: Estado de capacidad (Operativa y Logística) de los medios afectados al logro de un fin determinado. Acciones necesarias para proveer los elementos y realizar los preparativos que permitan el empleo de las unidades.".

2) Se aprecia que las Instrucciones políticas impartidas al Jefe de Sección fueron poco precisas y no permitían establecer con claridad el alcance de la misión a cumplir en cuanto al mantenimiento del objetivo conquistado. Por las mismas Instrucciones, se delega en el Jefe de Fracción una responsabilidad del Comando Superior, cual es medir la ACEPTABILIDAD de la operación de defensa.
(Vg. "Si Fuerzas Británicas sutiles...", "...hasta las últi mas consecuencias...", "...Fuerzas Británicas tengan una superioridad tal que haga imposible una resistencia factible y aceptable...", etc.).

Pub. R.G-1-204: "FUERZA SUTIL: Aquella fuerza constituída por unidades menores de poco radio de acción, destinadas principalmente a efectuar incursiones. De alto poder destruc tivo pero muy vulnerable.".

3) No se establece ninguna RELACION DE MANDO O RELACION FUNCIO NAL entre LEITH y GRYTVIKEN. Posteriormente al ser emitido el PLAN ESQUEMATICO N° 1/82 "S" - COATLANSUR en su ANEXO "A" ORGANIZACION se detalla:



"4. COMANDO NAVAL ISLAS
GEORGIAS DEL SUR
En Isla San Pedro- - - TNIM Guillermo LUNA"
pero tampoco se aclara cual es la RELACION de este Comando con LEITH, ni se ratifican o imparten nuevas instrucciones.

Pub. R.G-1-204:

"RELACION DE COMANDO.
Vínculo que surge de la organización administrativa o que se establece al adoptarse una organización operativa, para dejar claramente determinadas las obligaciones recíprocas, funciones y limitaciones de cada uno de los componentes.".

"RELACION FUNCIONAL.
Es la relación que existe entre componentes navales que no están en línea de dependencia directa, a fin de cumplir tareas pertenecientes a un mismo campo de actividad o conocimiento. La relación funcional resulta de lo establecido por la organización funcional.".

d. Organización de la posición defensiva y actividades de la Sec. de I.M. entre los días 04 y 24 de abril. Actividades del Grupo "GOLF".

A. Hecho:

1) Entre los días 04 y 24 de abril la Sec. I.M. desarrolló las siguientes actividades:

a) Organización de posiciones defensivas.
b) Instalación de voladuras.
c) Implementación de un servicio de vigilancia y alerta temprana.
d) Actividades de mantenimiento y servicios.
La organización defensiva es la que se muestra en el agregado N°

2) El informe del TN LUNA (N.I. Ø362 fojas 57, 58) expresa lo siguiente:

"Desde el lunes 04 de abril hasta el sábado 24 de abril: en este período se realizaron las tareas de reconocimientos de las zonas aledañas mediante patrullas y organización de la posición defensiva, mientras el personal de marinería restableció los servicios con un esfuerzo de su parte digno de ser destacado.".

"La posición defensiva se organizó básicamente como indico en el Agregado N° 1 al presente informe. Al respecto cabe aclarar que se construyeron posiciones enterradas con cubiertas antiaéreas, trincheras de arrastre, se superpusieron los sectores de observación y fuegos, se probó el armamento propio y capturado, se prepararon voladuras alrededor de las posiciones, se establecieron comunicaciones, se jalonaron caminos para la ocupación de las posiciones y de repliegue, se interconectó un sistema sonido-visual integrado para alarma, se puso en vigor el toque de queda, se realizaron ensayos, se mantuvieron en las posiciones 2 días de Clase I y V, etc.".

"Inicialmente durante 3 ó 4 días no tuvimos posibilidad de comunicarnos con Leith ni con el Continente. El CSRT SAMBRA puso en servicio varios equipos de comunicaciones capturados. Probando uno de ellos pudo interceptar una comunicación entre Rio Grande y Leith; aprovechando esa oportunidad se coordinaron turnos y frecuencias con el señor Teniente ASTIZ. Además puso en servicio las teletipos con las que pudimos mantenernos actualizados con las noticias periodísticas referentes al conflicto.".

"La información que intercambiábamos con Leith fué escasa debido a que nos comunicábamos en una frecuencia en uso por el enemigo y con bastante interferencias.".

"Al promediar el mes de abril (un día que no puedo apreciar) personal de Leith (5 suboficiales/Cabos) se destacó a Grytviken en 2 botes Zodiac requiriendo de parte del Teniente ASTIZ dos botes de goma y la lancha. Les entregué 2 de los 4 botes que disponíamos, además me entregaron un mensaje que indicaba que no estaban previsto refuerzos".



"Le requerí a uno de los suboficiales que le transmitiera al Teniente ASTIZ que me enviara un médico u enfermero ya que él disponía en Leith de 2 médicos (TN CARRILAFF y uno civil) y un enfermero.".

"El personal proveniente de Leith regresó dos días después debido a las malas condiciones climáticas imperantes en la zona. En los últimos días establecimos comunicaciones con Río Grande, Puerto Belgrano y Buenos Aires. De Buenos Aires se me hizo entender que venían refuerzos. Particularmente todo el día viernes 23 hasta el mediodía del sábado 24 de abril hubo un intenso tráfico de comunicaciones en el que se nos indicaba la inminente llegada del submarino y la existencia en zona de unidades navales y helicópteros enemigos que no logramos avistar. Durante el resto del día sábado 24 de abril no se cursaron comunicaciones excepto las pruebas de ligazón con las estaciones citadas anteriormente.".

"En los días previos al ataque Inglés algunos de mis hombres me informaron haber detectado en las proximidades luces y ruidos durante la noche que pese a los reconocimientos arbitrados no pudieron ser confirmados. Simultáneamente nos mantuvimos a la espera del submarino hasta que se produjo el contacto radial con el mismo aproximadamente a 2330 hs. del 24 de abril.".

3) En el informe de COPERVALES (N.I. Ø362 foja 26) se expresa lo siguiente:

"El desarrollo de las Operaciones en las GEORGIAS, los hechos de GRYTVIKEN en particular y el aislamiento del objetivo llevó posteriormente a la necesidad de analizar los posibles refuerzos que podría ser preciso enviar. En primer término fué considerada la alternativa de enviar otra Corbeta, pero dado que ya estaba presente en el área la reacción inglesa, se optó por destacar al Submarino A.R.A. "SANTA FE" en virtud de su capacidad de transporte y su relativo valor militar. Esta unidad debió alistarse rápidamente mientras se organizaba un grupo de refuerzo a cargo del señor CCIM Dn. Luis Carlos LAGOS, al que se dotó de los medios para hacer posible el cumplimiento de su misión.".

"En esos días asistí a una reunión del Comité Militar en la que se analizó el tema de las operaciones militares en las GEORGIAS, llegándose a las siguientes conclusiones"

1. Nacesidad de mantener personal propio en GRYTVIKEN y LEITH.
2. Que se aceptaba la capacidad de que los ingleses pudieran incidir en otras caletas de las Islas.
3. Que el personal en tierra tendría una capacidad militar relativa para oponerse a cualquier intento serio de contra desembarco tanto más cuando se carecía de la posibilidad de darles apoyo de fuego.".

"En síntesis el Comité Militar aceptó que las GEORGIAS no podrían ser mantenidas y consecuentemente se concluyó que los esfuerzos deberían ser reducidos en número de hombres y material.".

"Atento a lo expresado en una entrevista personal que mantuviera con el Capitán LAGOS previa a su partida le expuse el criterio desarrollado en el párrafo anterior y la difícil misión que se le asignaba cual era la de mantener en una justa medida las posibilidades de infligir máximo daño en relación al personal y medios disponibles y sin llevar a éste al exterminio o a un elevado costo.".

4) La MISION que le fué impuesta al CCIM LAGOS por el Señor Comandante de Operaciones Navales, fué la siguiente: (N.I. Ø362 foja 51).

"- Trasladarse a Islas GEORGIAS y constituírse en Comandante Naval de dicho asentamiento.".

"- Reorganizar la defensa de GRYTVIKEN y reforzar los servicios de apoyo de Base.".

"- Causar el mayor daño posible al enemigo con los medios a su disposición, compatible con el daño propio a recibir.".

"- En caso de ataque enemigo y ante la evidente superioridad numérica, rendir la posición bajo términos de la Convención de GINEBRA, dejando clara constancia que la ocupación de GEORGIAS se realizaba en un innegable acto de fuerza y con el concepto de mínimo número de bajas y daños a la propia fuerza.".

5) De lo informado por el señor JEM de COPERVALES (N.I. Ø362 foja 69):

"- En relación a las directivas que impartí al señor CCIM LAGOS para el refuerzo de GRYTVIKEN fué la de concurrir al Estado Mayor General Naval a ver a los Jefes de Departamentos de ese organismo para obtener mayor información y estar en las mejores condiciones para el cumplimiento de su misión.".

"- En cuanto al personal de refuerzo que fué designado estuvo de acuerdo a la capacidad de transporte del Submarino A.R.A. "SANTA FE" disponible para esa operación. De las veinte plazas disponibles, once fueron ocupadas por personal subalterno de máquinas, electricidad, enfermeros, RT y servicios, necesario para el servicio de base de GRYTVIKEN, quedando disponibles nueve para el personal de IM y sus respectivas armas de apoyo trasladadas para la operación.".

6) De lo informado por el señor CCIM LAGOS (N.I. Ø362 fojas 31 y 32):

"1."Situación previa a la zarpada".

"a. Se recibió la orden verbal y personal del Señor Comandante de Operaciones Navales el día 12 de abril, impartiéndose la misión a cumplir en términos generales y con adecuada libertad de acción derivada de la circunstancia de ser designado Comandante Naval de las Islas GEORGIAS DEL SUR.".

"b. Las directivas particulares para el cumplimiento de la misión fueron coordinadas por el suscripto con el señor JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, quien me impuso del personal designado para la misma, las fuentes de información que debía consultar, medios de transporte a utilizar, fecha tentativa de zarpada, una grabación de video casette de la zona de Bahía STROMNES y Puerto HUSVIK y mensajes navales de actualización de inteligencia; asimismo me entregó





dos memorándums, uno sobre concepto de las acciones a emprender para defensa de las islas y otro relacionado con las operaciones desarrolladas el día 3 de abril en GRYTVIKEN y conclusiones de las mismas producido por el COMANDANTE CONJUNTO ANTARTICO.".

"El documento que enumeraba las acciones para consolidar la defensa, contenía algunos aspectos y proposiciones que no eran en su totalidad compatibles con el alcance de la misión impuesta ni con las especialidades del personal especializado en explosivos y tropas tipo comando, siendo la constitución de la fracción típica de un grupo Apoyo de Base y cumpliendo sus integrantes el requisito de tener experiencia antártica o ser voluntario para ir a ésa zona.".

"c. A fin de obtener la documentación necesaria para el desarrollo de la operación y por expresa indicación del Señor Contraalmirante Dn. ANGEL M. RODRIGUEZ, tomé contacto personal entre los días 12, 13 y 14 de abril con los señores Jefes y Oficiales Superiores que detallo a continuación, los cuales me brindaron la información que agrego:

"1) CFCB Dn. CARLOS L. ALFONSO - Comandante A.R.A. "GUERRICO".
- Información general de Caleta CAPITAN VAGO.
- Características geográficas de la zona.
- Fotocopias de carta náutica inglesa de la recalada.
- Informe verbal del desarrollo de la operación del 3 de abril.".

"2) CLCB Dn EDGARDO A. OTERO - Jefe de Operaciones del EMGA.
- Información general de la zona.
- Actividad en Puerto LEITH.
- Composición de efectivos del Gpo. ALFA y Civiles.
- Enlace marítimo-terrestre entre GRYTVIKEN y LEITH.".

"3) CNCB Dn CESAR TROMBETA - Comandante Conjunto Antártico.
- Fotografías capturadas al enemigo de la zona.
- Facilidades de alojamiento y apoyo en GRYTVIKEN y LEITH.

- Desarrollo de la operación del 3 de abril y actuación del personal en la misma.
- Elementos de apoyo dejados en la zona (personal, víveres y material).".

"4) CCCB Dn. ALEJANDRO GARCIA SANABRIA - 2do. Comandante A.R.A. "BAHIA PARAISO".
- Información náutica de la zona.
- Información obtenida por conversaciones con los efectivos ingleses detenidos en ese buque.
- Tomar contacto con un Teniente de Navío Electrónico que había desembarcado en GRYTVIKEN.".

"5) - Coordinaciones con el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos y Comandante del A.R.A. "SANTA FE", relativas al traslado y posterior travesía a la zona de operaciones.".

"d. Formalizado el alistamiento, clasificación e impermeabilización de los medios, cuya relación corre agregada al presente, fuí trasladado por ómnibus hasta la Base Naval Mar del Plata arribando el día 16 de abril a 19.30 horas aproximadamente.".

"e. Fueron embarcados todos los medios sin novedad zarpando a 23.00 horas de la Base Naval precitada.".

B. CONCLUSIONES:

1) El dispositivo y las previsiones defensivas adoptadas por el Jefe de Sección no resultan objetables y se consideran acordes con el escaso personal y medios disponibles,con el terreno y con los procedimientos reglamentarios en vigor.

2) La organización del Grupo "GOLF" para relevos y refuerzo a cargo del señor CCIM LAGOS, estuvo condicionada por la decisión superior de enviar personal para el servicio de base y la limitada disponibilidad de plazas en el Submarino (11 hombres de Servicios y 9 de I.M.).



Ello sumado a las limitaciones del armamento y equipo que pudo embarcar el personal de I.M., resultó poco eficaz para producir daños a una fuerza helitransportada y apoyada por fuego naval. El armamento que disponía el grupo de refuerzo solo podría haber producido algún daño eventual a un desembarco por superficie que no dispusiera de sustancial apoyo aéreo y de fuego naval o eventualmente a alguna Unidad naval que ingresara en la bahía como aconteciera con la A.R.A. "GUERRICO" en oportunidad de la toma de GRYTVIKEN.

3) El embarco, travesía y desembarco del personal y medios de refuerzo transportados por el A.R.A. "SANTA FE", se cumplió de acuerdo a lo previsto, con alto grado de efectividad y total integración.

4) La misión impuesta al Comandante Naval de las Islas GEORGIAS (CCIM LAGOS) en general no difería con las Instrucciones impartidas por el Comandante del G.T.60.1 al Jefe de Fracción de I.M.

e. Arribo del Submarino "SANTA FE", desembarco del Grupo "GOLF" y acciones en tierra durante el ataque de Fuerzas Inglesas.

A. Hecho:

"1) De lo informado por el señor CCIM LAGOS (N.I. Ø362 fojas 32 y 33).

"2. Situación durante el arribo y desembarco en la zona de operaciones.".

"a. Luego de una navegación nocturna próxima a la costa, el Submarino ingresó a la Bahía CUMBERLAND fondeando frente a la estación del Instituto Antártico Británico aproximadamente a unos 1.500 metros de la costa y alrededor de las 0200 horas del 25 de abril.".

"b. Se tomó contacto con tierra por VHF-FM canal 16 "Seguridad y llamada de Estaciones de Barcos" (frecuencia internacional) continuando las comunicaciones posteriores por un equipo VHF-FM PRC-77 y ordenando al señor Teniente LUNA, alistar embarcaciones para la descarga y presentarse al suscripto a bordo a fin de interiorizarme de la situación existente.".

"c. Aproximadamente a 0230 horas arribó a bordo el Oficial precitado y se inició la descarga en una Lancha del Instituto Antártico Británico, en condiciones límites de seguridad dada la premura existente para la zarpada del submarino antes del amanecer, por cuanto su posición lo hacía sumamente vulnerable en la bahía.
La operación de desembarco finalizó a 0530 horas aproximadamente, estibando el material en proximidades del muelle.".

"3. Situación antes de ser atacado.".

"a. Una vez desembarcado y a la vez que me dirigía a la casa alojamiento con el señor Teniente LUNA, fuí reconociendo las instalaciones a fin de prever futuras acciones, no pudiendo concretar un reconocimiento de detalle de las posiciones por la oscuridad reinante.".

"b. Simultáneamente impartí las órdenes conducentes a:
- Rápida instalación de equipos y facilidades de comunicaciones existentes y desembarcados.
- Desimpermeabilización y alistamiento de los medios para su empleo.
- Asignación de lugares de alojamiento y estiba del material a cubierto.
- Imposición del mensaje naval al Señor Comandante del Teatro del Atlántico Sur, indicando que asumía el Comando sin novedad para así informar que habíamos arribado de acuerdo a lo previsto.".

"c. A fin de interiorizarme de las órdenes que tenía el Teniente LUNA y sus implicancias en el cumplimiento de la misión, me reuní con el mismo, ordenando a éste una reunión de cuadros a 0700 horas para imponerlos de las órdenes y establecer la nueva cadena de comando.
Del estudio limitado de la cartografía, compartimentación del terreno en el área de operaciones, cubiertas y observación disponible, análisis de las escasas fotografías de la zona capturadas al enemigo, aislamiento físico y falta de enlace RE o de cualquier tipo con la posición de LEITH, decidí que el señor Teniente ASTIZ continuara como OCT, asignando al mismo una Zona de Responsabilidad Táctica y ocupando su posición de ése momento, resolución que me fué imposible comunicarle, pese a intentarlo con los medios de comunicaciones existentes, por no haber logrado nunca contacto personal, RE o de cualquier tipo con el mismo, hasta mi posterior encuentro con el citado Oficial a bordo del Buque Tanque RFA "TIDESPRING", el día 29 de abril en ocasión del traslado como prisionero de guerra.".

"d. El reconocimiento en detalle de las posiciones establecidas se efectuaría luego de la reunión para imposición de la orden y con las primeras luces del día 25 de abril.".

"4. Cronología de los acontecimientos".
(Ver Agregado N° "CRONOLOGIA PARTICULAR DE GRYTVIKEN").

2) A partir de la ocupación del objetivo por las tropas Inglesas, se produjeron los siguientes acontecimientos:

a) Fueron considerados como prisioneros de guerra y tratados como tales.

b) Fueron separados por jerarquías y alojados en diferentes locales y/o sectores del terreno.

c) Se procedió al relevamiento y levantamiento de las armas y zonas minadas.

d) Se los mantuvo siempre bajo estricta vigilancia y hacinados.

e) Fueron obligados algunos prisioneros a realizar tareas de acarreo y estiba de armas y material bélico enemigo.

f) Permanecieron en GRYTVIKEN hasta el día 29 de abril, oportunidad en que fueron trasladados a bordo del buque RFA "TIDESPRING".

g) Durante la permanencia en esta Unidad Naval fueron separados en tres agrupamientos:

-) Cdos. y buzos tácticos al que se incorporó al GUIM ENJUTO al que consideraron como tal.
-) Comandante, 2do. Cte. y parte de la dotación del A.R.A. "SANTA FE".
-) Comandante de la dotación de GRYTVIKEN, dotación de GRYTVIKEN y parte de la dotación del Submarino.

h) El día 12 de mayo fueron informados de su próxima liberación a través de la Cruz Roja Internacional.

i) El día 13 de mayo fueron desembarcados por helicópteros en la Isla ASCENCION y previa identificación y fotografía, embarcados en un avión de una empresa Holandesa que los trasladó a la ciudad de Montevideo.

j) Siendo las 0800 hs. del día 13 de mayo se produjo el embarco del personal en el buque A.R.A. "PILOTO ALSINA".

B. Conclusiones:

1) Se aprecia que a nivel del Comando Superior, no se establecieron adecuadas medidas de coordinación entre el submarino A.R.A. "SANTA FE" y los efectivos destacados en GRYTVIKEN. Esto motivó que la Unidad mencionada cometiera indiscreción de comunicaciones al emitir por VHF-FM Canal 16 (frecuencia internacional) y por VHF-FM PRC-77 para establecer contacto con el personal en tierra, con el consiguiente riesgo de alertar al enemigo y ser localizado.

2) La llegada tardía del submarino A.R.A. "SANTA FE" y el desembarco del Grupo "GOLF" pocas horas antes que las Fuerzas inglesas iniciaran su ataque impidieron disponer del mínimo tiempo indispensable para restructurar la defensa con los nuevos medios disponibles.

Pese a ello, se dió cumplimiento a procedimientos doctrinarios en vigor, adoptándose medidas especiales para la oportunidad tales como emplazamiento de armas, distribución de munición, iniciación de obras de fortificación, etc. que permitieron sobrellevar una situación marcadamente desfavorable durante un lapso de aproximadamente 10 horas.

3) El regreso a GRYTVIKEN del submarino A.R.A. "SANTA FE" al ser atacado y el desembarco de su dotación (77 hombres) sin armamento, sin equipo de abrigo adecuado, sin instrucción para el combate terrestre y en un reducido espacio carente de fortificaciones para alojarlos; resultó una carga adicional para el personal combatiente en tierra, condicionó la aptitud defensiva del dispositivo restándole capacidad al mismo y limitó la libertad de acción del Comandante Naval de Islas GEORGIAS.

4) La última apreciación de la situación efectuada a 1600 horas por el Comandante Naval de Islas GEORGIAS, se considera inobjetable, al establecer adecuadas relaciones causa-efecto.

5) Se aprecia que la decisión adoptada de rendirse luego de intentar sin éxito rechazar fuerzas enemigas muy superiores y que hacían fuego desde distancias que excedían el alcance de las armas propias, aparece dentro de la letra y del espíritu de la misión impuesta por el Comando Superior.
Haber continuado la resistencia más allá del momento en que lo hizo no afrecía la más remota perspectiva de éxito y hubiera motivado bajas innecesarias, sin influir en el grado de cumplimiento de la misión y de ninguna manera alterado el resultado final de la operación.

AGREGADO Nº

GRAFICO DE LA POSICION DEFENSIVA PROPIA ORGANIZADA A PARTIR 04 APR 82



CHORILLO

CAMINO A LA FACTORIA

60

35

2

7,62

N

MUELLE

CORREO

TANQUE DE COMBUSTIBLE

PAÑOLES DE BOTES

Generadores

RADIO

CARPINTERIA

MASTIL

H

GALLINERO

1

2

SHACKLETON HOUSE (HOSPITAL)

Lugar De Aterrizaje Del 1er vuelo De Hz (TNIM LUNA)

—x—x—x—x— Voladuras Preparadas



AGREGADO N°

CARACTERISTICAS DEL AREA DE OPERACIONES

ZONA DE RESPONSABILIDAD: CALETA CAPITAN VAGO - GRYTVIKEN - ISLA SAN PEDRO - GEORGIAS DEL SUR.

PERIODO DE OBSERVACION: 03 al 29 APR 82.

1. CARACTERISTICAS GENERALES DEL TERRENO.

a. Relieve e Hidrografía.

El terreno es montañoso, irregular y abrupto.
Las laderas de las montañas llegan al mar en forma de costas acantiladas interrumpidas por pequeñas playas muy estrechas que finalizan en las paredes de las montañas de pendientes muy pronunciadas. En la mayoría de los casos la ascención de esas alturas requiere equipo especial de escalamiento.
La zona se caracteriza por la presencia de glaciares de magnitud considerable, que en la época en que se realizaron las observaciones, se constataron desplazamientos de hielos y derrumbes.
Existen, además, gran cantidad de riachos angostos y poco profundos o chorrillos.
El mar, por tratarse de una Caleta dentro de una Bahía, es generalmente calmo a pesar de los fuertes vientos. Dentro de la Caleta Capitán Vago la profundidad es considerable permitiendo la navegación de buques, no obstante existen gran cantidad de rocas y peñascos próximos a las costas que junto con densos cachiyuyos dificultan la navegación de embarcaciones menores.

b. Vegetación.

Es rala, de yuyos bajos en las pocas partes donde no hay rocas ni turba.
Las rocas tienen adheridos musgos o líquenes.
La ausencia de árboles y arbustos es completa.

c. Configuración del suelo.

Ver calco de Transitabilidad del Suelo.
En su mayor extención es rocoso con claros cubiertos por turbas. Las playas son de canto rodado.

2. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO.

a. Terreno llave.

Se considera que el terreno llave lo constituye la línea de alturas que bordea la Caleta Capitán Vago.
Las mismas tienen dominio sobre el mar y playas.
No obstante, estas alturas pierden valor como rasgos críticos debido a que desde ellos, mirando hacia el interior de la Isla se suceden montañas que van aumentando su altura y que por consiguiente afectan la observación y campos de tiro hacia el interior.

b. Observación y Campo de Tiro.

La observación es muy buena sobre la Caleta Capitán Vago pero se dificulta hacia la Bahía Cumberland y el interior de la Isla (por lo expresado en 2. a.),
Los campos de tiro se ven disminuídos por las irregularidades del terreno y particularmente en Puerto Grytviken por la presencia de los edificios y demás obras de arte de King Edward Point y Factoría Ballenera.

c. Cubiertas y Encubrimientos.

A pesar de ser el terreno quebrado las cubiertas naturales no son adecuadas. Deben ser construídas obras de fortificación, tarea que se dificulta por el tipo de suelo. En las zonas libres de rocas, de por sí escasas, se ha podido experimentar al excavar, que a escasa profundidad comienza a surgir agua que inunda rápidamente las obras.
El enmascaramiento se ve dificultado por encontrarse el terreno, en el período que se debió operar, cubierto parcialmente de nieve.

d. Obstáculos Naturales.

El propio terreno, tanto en su relieve como en la conformación del suelo constituye el principal obstáculo. Ello limita los desplazamientos a las zonas de tierra angosta entre el mar y las alturas de pendientes más pronunciadas.
Otros obstáculos de valor son los glaciares.
Los chorrillos por ser muy angostos y escasamente profundos no ofrecen inconvenientes a los desplazamientos.

e. Avenidas de Aproximación.

Se considera que las Avenidas de Aproximación más importantes para acceder a Grytviken desde el interior de la Isla son las líneas de desagües, especialmente los chorrillos que permiten el descenso de tropa a pié con relativa facilidad. Inversamente, ascender hacia el interior es sumamente dificultoso necesitándose para ello equipos especiales.
Los medios más aptos y usados para acceder a Grytviken son el marítimo y aéreo.

f. Transitabilidad para distintos tipos de vehículos.

Durante las operaciones entre los días 3 y 25 de abril, se dispuso de dos tractores y un vehículo liviano con oruga para nieve de origen inglés. Pudo comprobarse que el empleo de los mismos se limitó al uso del único camino de canto rodado que bordea la Caleta Capitán Vago y la playa. Las irregularidades del terreno y los turbales impidieron que dichos vehículos fueran empleados en otros lugares.

3. METEOROLOGIA.

a. Generalidades.

Si bien, las temperaturas no llegaron a ser extremas durante el día (solamente 4 ó 5 días bajaron a -5° C aproximadamente) los fuertes vientos produjeron sensación térmica bastante rigurosa.
El tiempo fué muy variable ya que en un mismo día se producían todo tipo de precipitaciones (lluvia, aguanieve, granizo y nieve).





b. Influencia de los factores meteorológicos en la transitabilidad.

Las abundantes precipitaciones mantienen el terreno casi permanentemente mojado lo que intensifica el valor que como obstáculo para vehículos de todo tipo constituyen los turbales.
El terreno rocoso, mojado o congelado y en gran parte cubierto de musgos o líquenes dificulta los desplazamientos de Infantería.

c. Influencia de los factores meteorológicos sobre la vida de las tropas.

Durante el día el personal se vió relativamente afectado por los vientos y las precipitaciones especialmente en la cara y extremidades aunque sin sufrir afecciones.
Durante la noche, si bien el viento amainaba, las temperaturas bajaban en forma considerable y obligaron a la permanencia del personal fuera de los edificios no superara de ½ hora. No se produjeron enfermedades.

d. Influencia de los factores meteorológicos sobre la visibilidad.

La visibilidad durante las horas de luz, de por sí escasas, se vió dificultada algunos días por la bruma y nubes bajas y por las precipitaciones en especial el granizo que llegó a restringirla a distancias cortas (aproximadamente 200 metros).

4. INFORMACION COMPLEMENTARIA DE INTERES.

a. Obras de Arte.

1) Muelles.

Tanto los de la Factoría Ballenera como el de King Edward point son metálicos. El piso es de madera. Carecen de guinches y/o plumas.

2) Edificios.

Excepto uno ubicado en el centro de la Estación Científica King Edward Point que es de material, los restantes edificios estan construidos en madera.





Son en su gran mayoría de una sola planta con excepción de la Shackleton House en la Estación Científica y de dos edificios en la Factoría Ballenera que tiene dos pisos.

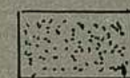
3) Caminos.

Existe un solo camino de canto rodado que une King Edward Point con la Factoría Ballenera.
Es de suelo firme que permite el desplazamiento de todo tipo de vehículos en una sola dirección.

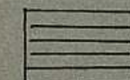


Cartografía: Cuarterón E 1:10.000 Caleta Capitan Vago - Estación Ballenera Grytviken incluído en Carta Isla San Pedro del SHN H-610 E 1:200.000

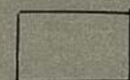
Referencias.


Canto Rodado


Turba (Terreno Blando)


Roca, Canto Rodado y Tierra (Terreno Firme)


Roca


Tierra con Canto Rodado (Terreno Firme)

Cartografía: Cuarterón E 1:10000 Caleta Capitán Vago - Estación Ballenera

Grytviken incluido en Carta Isla San Pedro del SHN H-610
E 1:200000

Referencias

Canto Rodado

Turba (Terreno Blando)

Roca, Canto Rodado y tierra (terreno firme)

Roca

Tierra con Canto Rodado (terreno firme)



AGREGADO N°

FASE III

CRONOLOGIA PARTICULAR DE GRYTVIKEN (03 al 25 APR)

031255 APR. - Se produce la rendición de los efectivos de ROYAL MARINES.

031335 APR. - GUERRICO informa que se arrió pabellón Británico y que el enemigo se está presentando en la plaza frente al mástil. J. Sec. I.M. se encuentra controlando la concurrencia de todo el personal enemigo a dicha plaza.

031403 APR. - GUERRICO transmite información del J. Sec. I.M. referente a explosivos y minas colocadas por los Ingleses en distintos sectores.

031407 APR. - Se comunica al J. Sec. I.M. que comience a evacuar los prisioneros militares, de acuerdo a lo ordenado previamente.

031410 APR. - Se ordena al J. Sec. I.M. inspeccionar muelle a efectos de determinar si hay cargas explosivas. Se destaca a AI Ø3 con el J. Gpo. ALFA y personal, a efectos de dar comienzo a la evacuación de los prisioneros y detenidos. El objetivo deberá cumplirse antes de la puesta del sol.

031417 APR. - Jefe de Sección I.M. informa, a través de la corbeta GUERRICO, que el muelle y la playa próxima se encuentra con explosivos y que procederá a desactivar los mismos con la información provista por los prisioneros.

031426 APR. - Jefe de Sección I.M. informa que existen las condiciones para proceder a evacuar los prisioneros.

031545 APR. - Jefe Grupo ALFA informa que ha determinado el lugar donde se encuentra el resto del armamento de los Marines y que procede a recogerlo. La maniobra termina a 1615. Jefe Sección I.M. informa que en la Isla quedan 15 civiles dispersos cumpliendo tareas científicas.

Resolución del Cte. G.T.60.1:

1 - El armamento capturado similar al propio quedará como refuerzo para el personal de GRYTVIKEN.

2 - El personal científico disperso en las Islas deberá ser recibido por los Jefes de GRYTVIKEN y LEITH cuando se presenten y quedarán a disposición de los mismos.

031732 APR. - Jefe Sección I.M. da parte de que existe material altamente radioactivo. Se le ordena clausurar locales con dicho material.

031735 APR. - Se le ordena al Teniente LUNA proceda a efectuar listado con carácter urgente del personal y material necesario para una permanencia prolongada.

031807 APR. - Sección de I.M. informa que no dispone de personal para mantenimiento en servicio de la usina, frigorífica, rádio, sanidad y meteorología.

Resolución del Cte. del G.T. 60.1:

1 - Requerir al BAHIA PARAISO la asignación de 1 Cabo Electricista, 1 Cabo Maquinista, 1 Cabo RT y Cabo Meteorólogo.

2 - Requerir a la corbeta GUERRICO un Radiotelegrafista.

031811 APR. - Se le informa al Teniente LUNA que se le va a proveer operadores de radio. Se verifica si tiene conocimiento de las instrucciones políticas impartidas por el Cte. G.T.60.1.

031813 APR. - Se recibe información sobre estado y capacidad de la Estación de Radio y el acuse recibo a las Instruccio nes Políticas entregadas.

Resolución del Cte. de G.T.60.1:

Se le ordena al Jefe de la Sección I.M. que:

a. La frecuencia fija más baja la utilice para comunicarse con Grupo ALFA y el BAHIA PARAISO.

b. Que active los campos minados dejados por los ingleses.

032005 APR. - Se encuentran abordo del BAHIA PARAISO todos los prisio neros militares y científicos detenidos.

032015 APR. - Buques BAHIA PARAISO y GUERRICO zarpan hacia Puerto Leith.

032040 APR. - COAGRUNAVANTAR impone el GFH "O" Ø3224Ø solicitando re querimientos para GRYTVIKEN.

"REQUERIMIENTOS LOGISTICOS
PERSONAL CLN
1 - INFANTERIA DE MARINA EN NUMERO CMM EXPERIENCIA Y ADIESTRAMIENTO SUFICIENTE PARA REFORZAR POSICIONES O-CUPADAS PD SUGIERO PERSONAL SUPERIOR DE MAYOR JERARQUIA PARA GRYTVIKEN
2 - PARA GRYTVIKEN CLN UN CPEL - UN CPMQ (MOT) EFECTOS MANTENIMIENTO PLANTAS - UN CICA - UN CICC - UN MEDICO PD
MATERIAL CLN
1 - ARMAMENTO A DETERMINAR APTO PARA BATIR UNIDADES NA VALES A CORTA DISTANCIA PD COHETES ANTITANQUES DEMOS-TRARON EFECTIVIDAD SOBRE (GUERRICO).
2 - PARA GRYTVIKEN CLN VISORES NOCTURNOS EN CANTIDAD SUFICIENTE PARA USO DURANTE GUARDIAS NOCTURNAS Y ADECUA DO STOCK PILAS REPUESTO PD UN EQUIPO TRANSRECEPTOR HF BANDA CORRIDA CMM POTENCIA 1 KW PD EQUIPOS COMUNICACIO-NES PORTATILES IM CON BATERIAS REPUESTO O CARGADORES

PD VIVERES EN FUNCION REFUERZOS PREVISTOS Y TIEMPO RE
LEVO PD NO SE REQUIERE COMBUSTIBLE CMM EXISTENCIA 200
TONS. PD
3 - UNIDADES NAVALES DESTACADAS IMPRESCINDIBLE CUENTEN
CON CUARTERONES INGLESES GRYTVIKEN CMM BAHIA STROMNESS Y
SUS PUERTOS INTERIORES PD XX FM COAGRUNAVANTAR TO JEMA-
YOAR INFO COPERVALES CFT 40".

040330 APR. - BAHIA PARAISO y GUERRICO zarpan de LEITH con destino al continente.

040509 APR. - Por GFH "P"-040509 - JEMAYOAR ordena a COPERVALES asumir el Comando Operativo del BAHIA PARAISO, GUERRICO y efectivos de PUERTO LEITH y GRYTVIKEN.

041055 APR. - COPERVALES impone GFH "P"-041055.
"JEMAYOAR Ø4Ø5Ø7/ASUMO CONTROL OPERATIVO ESA FUERZA. NO
DESTACARE EN FORMA INMEDIATA APOYO ADICIONAL PD INFOR-
MAR A PERSONAL EN ISLA SAN PEDRO XX FM COPERVALES TO
COCOANTAR INFO JEMAYOAR".

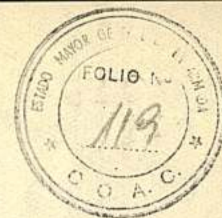
04 al 24 APR. Sección de I.M. desarrolla las siguientes actividades:

1) Organización de la posición defensiva.
2) Instalación de voladuras.
3) Actividades de mantenimiento y servicios.

10 APR. - COATLANSUR decide destacar al Submarino A.R.A. "SANTA FE" con un reducido grupo de relevos para el personal de servicios de GRYTVIKEN.

12 APR. - El CCIM LAGOS es designado para asumir como COMANDANTE NAVAL DE LAS ISLAS GEORGIAS. Recibe instrucciones de COATLANSUR.

1623ØØ APR. - Zarpa de MDP con destino a GRYTVIKEN el Submarino A.R.A. "SANTA FE". Lleva a bordo a un Grupo de relevos y refuerzos (Grupo "GOLF") constituído por 20 hombres (11 de servicios y 9 de I.M.).



25Ø2ØØ APR. - El Submarino A.R.A. "SANTA FE" arriba a GRYTVIKEN.

25Ø23Ø APR. - Reunión a bordo del CC LAGOS y el TN LUNA. Se comienza la descarga de personal y material con una lancha del B.A.S.. La operación de desembarco finaliza a 0530 hs. aproximadamente, estibándose el material en proximidades del muelle.

25Ø6ØØ APR. - Reunión del CC LAGOS y TN LUNA en el Puesto de Comando (SHACKLETON HOUSE) para interiorizarse de la situación.

25Ø63Ø APR. - Comunicación del Submarino A.R.A. "SANTA FE" sobre ataque inglés. Alarma general y ocupación de posiciones. Informe al Comando Superior del ataque por RATT y HF (A3J).

25Ø65Ø APR. - Ingresa A.R.A. "SANTA FE" en Caleta Capitán VAGO perseguido por 1 Helicóptero Sea-Linx que le lanza misiles. Segundo ataque de helicópteros mientras el A.R.A. "SANTA FE" intenta atracar en el muelle, con ametrallamiento y cohetes.
Es repelido con fuego de ametralladoras.

25Ø73Ø APR. - Atraca a muelle el A.R.A. "SANTA FE". Nuevo ataque de Helicópteros desde posición desenfilada a la propia.

25Ø74Ø APR. - Ataque de helicópteros con cohetes y ametrallamiento que es repelido por fuego de ametralladoras y lanzamiento de misil BANTAM, el cual luego de un guiado correcto cae al agua por posible falla en las baterías del sistema de guiado/fin de alcance eficaz.

25Ø845 APR. - Fin del desembarco del personal del A.R.A. "SANTA FE" Intervención quirúrgica al CSSV MACIAS en la casa alojamiento.
Distribución del personal del Submarino y Grupo "GOLF" en las tareas de construcción de refugios bajo el bungalow y la casa alojamiento en previsión de nuevos ataques aéreos.



Personal del BIM1 ocupando sus posiciones defensivas.

Relación de personal en tierra y armamento:

1) Dotación A.R.A. "SANTA FE": 77 hombres, 1 herido y 1 FAP y 2 fusiles GARAND.
2) Grupo "GOLF": 20 hombres con armamento individual.
3) Grupo BIM1: 41 hombres con armas de apoyo (Morteros 60 y 1 Grupo Ametralladoras).

250915 APR. - Descenso sobre la cresta topográfica de Punta SIERRA (Punto Acotado 592 - Carta H-610), de un helicóptero WESSEX, en directa enfilación a la posición propia y aproximadamente a 2 millas, fuera de alcance de las armas disponibles. Desembarcan del mismo y ocupan posición 5 o 10 hombres, apreciándose que instalaban un observatorio para informar los propios movimientos.

250930 APR. - A fin de reforzar la posición defensiva del personal del BIM1 y ordenar el efectivo emplazamiento de los misiles BANTAM y Cañón S/R en posiciones permanentes de tiro que permitan cubrir la Bahía GUARDIA NACIONAL, se destaca una patrulla a cargo del GUIM ENJUTO para verificar las posibilidades del terreno en ese aspecto.

250945 APR. - Entran en posición el cañón S/R y misil BANTAM. Se inició traslado de munición desde el muelle a las posiciones, por medio de un tractor con rastra que se hallaba en el lugar.

251000 APR. - Se inicia fuego naval de ablandamiento con reglaje de blancos o puntos notables próximos a la posición propia. Personal enemigo desembarcado en el observatorio tenía como misión el spotting de fuego naval (se confirma que los mismos están fuera del alcance de las armas propias).

El bombardeo se hace en salvas de 6 a 10 disparos alternando la cadencia de los mismos y cada 5 minutos más o menos.



Desde las posiciones propias no se observa la presencia de buques de guerra, suponiendo que los mismos hacían fuego desde BAHIA GRANDE o mar abierto.
El fuego naval de apoyo fué realizado (según averiguación ulterior) por el HMS "AMTRIM" (Clase "COUNTRY") y una Fragata no identificada (posible HMS "PLYMOUTH").
Desde las alturas (a retaguardia de las posiciones propias) se efectuaron sobre la costa lanzamiento de misiles MILAN. El Teniente de Navío LUNA le manifestó al Capitán de Corbeta LAGOS al respecto, que las dos noches anteriores habían escuchado ruido y visto luces en esa posición, no pudiendo confirmar la presencia enemiga por lo escarpado y accidentado de esas alturas (600 a 900 metros de la costa) lo que impidió destacar una patrulla de reconocimiento por carecer de equipo y personal adiestrado para operar en zona glaciar,nieve y montaña.

251030 APR. - Se constituye patrulla de exploración a cargo Teniente de Fragata ALVAREZ con el fin de verificar cantidad de buques que hacían fuego y su ubicación, con resultado negativo (no pudiendo ascender más, por falta de equipo adecuado). Esta patrulla logra observar el helidesembarco de efectivos en PUNTA POT, a cubierto del fuego y de la observación propia. (9/10 viajes de 4/5 halicópteros WESSEX y SEA-LINX o similar, en un número de efectivos aproximados a una Compañía de Tiradores).

251200 APR. - Continúa en forma ininterrumpida el fuego naval, provocando desplazamientos de roca desde la altura hacia las posiciones propias, lo que obligó a replegar al personal allí ubicado.

251300 APR. - Se avistan tres helicópteros efectuando reconocimiento o spotting, fuera del alcance de las armas propias. El personal del Submarino y grupo de apoyo desembarcado informa que se vé limitado en la construcción de refugios por falta de sacos terreros y elementos de zapa. Continúa fuego naval de apoyo,esporádico lanzamiento de misiles MILAN.

251500 APR. - Se ordena destruír claves y material de comunicaciones, arrojar la munición mayor y explosivos a la caleta y apoyarse en el dispositivo del Teniente de Navío LUNA. Se comunica esta circunstancia a RAGRA.

Reunión Capitán de Corbeta LAGOS con Comandante A.R.A. "SANTA FE" para considerar posibilidad de resistir hasta el día siguiente y durante la noche hundir la nave en la caleta, desestimando la misma por cuanto el enemigo ya había alcanzado a cubierto la factoría GRYTVIKEN y dadas las condiciones de extremo frío reinante. Era de esperar un ataque nocturno en un dispositivo defensivo poco adecuado por la gran cantidad de personal que lo acupaba, en un espacio de terreno muy limitado y con la mitad del personal (básicamente submarinistas) desarmado y sin ropa de abrigo.

251600 APR. - Capitán de Corbeta LAGOS efectúa última apreciación de la situación: próximo a obscurecer; enemigo en posición relativa favorable y conoce la propia; neta superioridad del enemigo en hombres y medios; imposibilidad de reunirse con el material desembarcado (falta de equipo adecuado para bajas temperaturas); enemigo continuaba con su fuego de apoyo y a cubierto de la observación y fuegos propios; ninguna comunicación que indicara la posibilidad de arribo de refuerzos o apoyo alguno; temperatura reinante muy baja, habiéndose comenzado a helar el terreno; personal del A.R.A. "SANTA FE" sin equipo mínimo para bajas temperaturas, sin armamento (apenas tres fusiles) y sobre un terreno estrecho y con absoluta falta de cubiertas.

En ese momento se apreciaba la siguiente relación de fuerzas:

- 1 Compañía (+) helidesembarcada ó superior.
- Efectivos no apreciados en magnitud, rodeando el propio dispositivo desde las alturas al frente, flanco y retaguardia de la posición.
- Uno o dos buques efectuando apoyo de fuego y mantenimiento aferrado al personal propio en su posición.
- Tres helicópteros artillados sobrevolando la caleta y sus proximidades fuera del alcance del fuego propio.



- Cuatro helicópteros participando en el helidesembarco.

251615 APR. - Capitán de Corbeta LAGOS de común acuerdo con el Comandante del A.R.A. "SANTA FE" deciden rendir la posición estableciendo comunicación con el enemigo planteando los términos de esa rendición bajo la Convención de Ginebra. Se efectúa formación frente al mástil, se arría el pabellón nacional, se canta el Himno Nacional y se dan tres voces de "VIVA LA PATRIA".

251630 APR. - Por detrás del bungalow se aproximan efectivos enemigos con personal superior. Inmediatamente después llega el Comandante de la unidad enemiga Mayor SHERIDAN. Se le solicita atención médica para el herido y ser tratados, como Prisioneros de Guerra, según la Convención de Ginebra.

251650 APR. - Se inicia la desactivación de dispositivos explosivos y recorrido de posiciones propias por los Tenientes LUNA, ALVAREZ y GIUSTI acompañados por personal enemigo. El Teniente GIUSTI desactivó las voladuras preparadas,de acuerdo a la Convención de Ginebra, lo cual quedó asentado en el Acta de Rendición que se firmó a posteriori.

25 APR al
281600 APR. - Permanencia en la casa alojamiento del personal. Traslado al RFA "TIDESPRING".

28 APR al
12 MAY - Travesía a Isla ASCENSION - Embarco en avión de la Cruz Roja Internacional a Montevideo.

13 MAY - Traslado en el buque "PILOTO ALSINA" al Puerto de BUENOS AIRES.
Regreso a la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.